Marcel Dubois

Géographie Economique
de la France

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

DE LA FRANCE

3486-89. — Corbeil. Imprimerie Crété.

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

DE LA FRANCE

PAR

MARCEL DUBOIS

Maître de Conférences à la Faculté des Lettres de Paris.

PARIS

G. MASSON, ÉDITEUR

120, Boulevard Saint-Germain, en face de l'École de Médecine.

INTRODUCTION

Depuis quelques années les études de géographie économiques sont vivement encouragées en France. Plusieurs ouvrages écrits, soit par des géographes de profession, soit par des économistes, ont déjà répandu nombre d'idées justes et dissipé des malentendus qui empêchaient tout progrès. La géographie et l'économie politique se sont rapprochées ; l'une et l'autre ont gagné à ce rapprochement.

Des hommes d'esprit qui ne veulent point reconnaître l'importance de cette transformation et auxquels échappe une des évolutions les plus graves du savoir humain, continuent à persiffler ce qu'ils appellent la prétention de la géographie et de l'économie politique à l'universalité, à l'encyclopédie. En notre siècle où tout se modifie si vite, où les procédés les plus ingénieux de l'industrie et

du commerce sont remis en question à tout moment, les plaisanteries, bonnes ou mauvaises, n'ont pas encore revêtu le même caractère de mobilité, et l'esprit qui court les rues ne prend pas toujours assez scrupuleusement le soin de changer son itinéraire. Géographie et économie politique n'en marchent pas moins sur des chemins nouveaux, suivant une méthode féconde. Les géographes qui, jusqu'ici, s'attachaient trop à une vaine nomenclature, ont renouvelé leur science par de fructueux emprunts à la géologie, à la physique des climats, etc.; ils ont essayé d'expliquer, par des considérations tirées de l'aspect et de la nature de chaque région, la prospérité ou la décadence des États, leurs rivalités politiques ou commerciales. Bien des faits, que les historiens se plaisaient à représenter comme des conséquences du caprice des princes et des ministres, ont trouvé des explications plus simples et naturelles. Les économistes qui, à l'origine, avaient été les véritables créateurs de la géographie agricole, industrielle et commerciale, grâce à la doctrine trop vite condamnée des physiocrates, ont, de leur côté, résisté mieux que jadis à la séduisante tentation de transformer en principes absolus des lois valables seulement pour une époque et applicables à une seule région du monde. La géographie a guéri les économistes de l'intransigeance abstraite pendant que l'économie politique ouvrait aux géographes de plus larges aperçus. L'économie politique avait contracté quelques mauvaises habitudes de profondeur inexacte en compagnie d'une certaine philosophie que les philosophes eux-mêmes ont condamnée; la géographie, se confinant dans l'intimité outrée de l'histoire, avait perdu de vue l'influence que la

terre exerce sur l'homme. Il me semble que géographes et économistes ont fait un fructueux échange de bons offices et se sont réciproquement corrigés ; je ne prétends pas d'ailleurs qu'il ne reste point, dans l'un et l'autre métier, un certain contingent d'incorrigibles. Mais quelle science n'en est pas là?

J'ai voulu contribuer, en étudiant la géographie économique de la France, à maintenir les heureux résultats de la méthode qu'ont inaugurée quelques-uns de nos maîtres; mais j'avoue que j'ai essayé, sans renier les services dont je suis redevable à de célèbres devanciers, d'appliquer quelques autres procédés à la réforme de la géographie économique. Tous mes efforts ont visé, dans la composition de ce volume, à maintenir la géographie économique en étroite communauté avec la géographie physique, à restreindre ainsi la part de la nomenclature pour accroître au contraire le rôle du raisonnement et de la généralisation.

En agissant autrement, on empièterait sur le domaine de l'économie politique ; or, s'il doit y avoir entre l'économie politique et la géographie de nombreux rapports, ces deux ordres d'études n'en diffèrent pas moins par leurs méthodes et par leurs fins. L'économie politique peut et doit étudier pour elles-mêmes, sans recours aux considérations physiques, les conditions du développement de la richesse humaine sous toutes ses formes. Elle s'intéresse avant tout aux causes d'ordre moral, politique, social, qui règlent ce développement. Ce sont là des études pleines d'attrait et fort utiles, auxquelles on ne saurait prêter trop d'attention; mais le domaine de la géographie est autre, quoique voisin.

Le géographe est chargé de montrer le rapport qui existe entre les richesses d'une région et le parti plus ou moins intelligent qu'ont su en tirer les hommes qui l'habitent. On ne saurait trop le répéter : la géographie économique n'est pas l'énumération des objets de l'agriculture, de l'industrie et du commerce d'un pays ; elle est la perception exacte des ressources et des besoins de chaque contrée, l'intelligence des avantages et des inconvénients qui découlent de la condition orographique, hydrographique, climatérique, botanique, zoologique, etc., de cette contrée, de sa structure côtière, de sa place dans le monde.

Le meilleur officier n'est pas celui qui, doué d'une heureuse mémoire, connaît par leur nom toutes les forteresses frontières, la nature et la qualité de l'armement de chacune, leur altitude à quelques centimètres près. Je sais bien qu'il est encore des géographes de cabinet qui reprochent sérieusement à un général de ne pas savoir par cœur tout ou partie d'une carte d'état-major ; mais, Dieu merci, l'espèce en devient rare. On est d'accord aujourd'hui pour reconnaître que le génie militaire a l'habitude, devenue une seconde nature, de considérer d'abord, d'une manière générale et profonde, le rôle des grands phénomènes naturels dans la défense et dans l'attaque, puis, au jour de la bataille, de choisir un terrain bien en rapport avec le nombre, les qualités, les aptitudes particulières des bataillons.

Pourquoi n'envisagerait-on pas de même le rôle de la géographie économique. Les agriculteurs, industriels, commerçants habiles, dont nous souhaitons de voir le nombre se multiplier en France et dans nos colonies, ne

sont pas des hommes connaissant seulement à merveille le détail de leurs métiers. Pour l'industrie la révolution est faite ou du moins fort avancée ; nos grandes écoles scientifiques lui ont infusé une vie nouvelle, le goût de la recherche, du progrès perpétuel. Les grands capitalistes qui engagent leur fortune dans les entreprises industrielles savent ce que vaut le concours d'un ingénieur savant, chez qui les hautes méditations ne font qu'affiner l'esprit pratique. Pour l'agriculture la communion est moins étroite entre la main-d'œuvre et la science ; le commerce souffre aussi des abus de l'empirisme routinier qui n'est, à aucun degré, le compagnon de l'esprit pratique, mais son intime ennemi.

Eh bien ! ce n'est pas en multipliant les connaissances mal liées entre elles et fragmentaires que l'on remédiera à cette infériorité. Ce n'est pas dans une impitoyable nomenclature de la chimie des engrais ni dans une description minutieuse des machines que l'agriculteur prendra l'esprit d'initiative dont on attend l'amélioration de son sort. Ce n'est pas en apprenant par cœur les noms, descriptions et prix de tous les produits du monde que le commerçant deviendra capable de lutter victorieusement contre la concurrence étrangère. L'un et l'autre ne doivent attendre leur salut et leur richesse que d'une bonne éducation générale. Il y a un esprit classique de l'enseignement agricole, industriel, commercial, au même titre qu'un esprit classique de l'enseignement littéraire; ou du moins il doit y en avoir un. Ce ne sera pas autre chose que l'art de tenir la balance égale entre l'étude précise des détails et la saine généralisation.

La géographie économique doit se pénétrer de cette nécessité sous peine d'ennuyer, c'est-à-dire d'être inutile, ou même nuisible, en cas d'abus mnémotechnique. C'est seulement à cette condition qu'elle pourra contribuer au développement matériel de notre pays. L'auteur s'est efforcé, pour sa part, de tenir compte des deux besoins de cette science, de ne jamais tomber dans des énumérations dont le raisonnement fût exclu, de ne jamais exposer des idées générales sans faits précis à l'appui.

On remarquera que la seconde partie, consacrée aux colonies françaises, est fort étendue. La part de cette étude a été grandement accrue à dessein. Il ne faut pas que la géographie économique de nos établissements d'outre-mer soit considérée comme un supplément de luxe des chapitres relatifs à l'agriculture, à l'industrie et au commerce de la métropole. Nous nous appliquons à faire ressortir la solidarité qui doit exister entre la mère patrie et les colonies, à indiquer comment leurs ressources variées se complètent mutuellement. Quand les Français, dégoûtés des discussions de mots et de purs principes, ce qui se ressemble beaucoup, se seront adonnés à l'étude profonde de leurs colonies, ils combattront, mieux encore que par des tarifs de douane, l'invasion de l'influence étrangère sur des terres gagnées au prix de notre sang. Ils deviendront les maîtres du commerce de ces vastes régions, en auront le monopole dès qu'ils en auront la meilleure connaissance. Les travailleurs, que l'on excite si souvent à rester en France pour y vivre dans la contemplation envieuse de la richesse d'autrui, que l'on détourne de l'émigration pour

s'en faire des instruments d'influence politique, comprendront qu'il y a, dans ces succursales de la France, des places bonnes à prendre, de l'aisance, de la richesse même à gagner. Ce jour-là la paix sociale et la prospérité de la patrie française auront beaucoup gagné.

Enfin les colonies ne sont-elles pas le meilleur champ d'exploitation et le plus vaste pour ceux qui n'ont besoin que d'expatrier leurs ressources disponibles. Certes l'agriculture, l'industrie et le commerce n'ont pas dit en France leur dernier mot; bien des progrès seront encore réalisés à force de science et d'application. Mais, quoi qu'on fasse, on ne pourra qu'améliorer, et parfois légèrement, un état de choses séculaire et qui, en gros, a reçu la consécration de la raison aussi bien que celle du temps. La civilisation matérielle a parcouru, sur notre sol, des étapes si bien ménagées qu'on ne doit pas espérer, même d'une excellente application des méthodes rationnelles et scientifiques, obtenir à l'infini de nouveaux gains.

Au contraire, dans les colonies, que d'heureuses innovations sont encore à naître! L'agriculture peut s'y développer à pas de géants : les terres, souvent vierges, la plupart du temps médiocrement travaillées, invitent les colons à multiplier leurs efforts d'acclimatation des plantes et des animaux. Ne voulût-on même qu'accroître la faculté productive des colonies dans le sens strictement indiqué par la nature et la coutume, sans innover, sans raffiner, la tâche serait digne de tenter les plus ambitieux. Que les Français y importent purement et simplement leur science, et un éclatant démenti sera vite donné aux prophètes de malheur qui ont douté du génie

colonisateur de leur patrie, sincèrement ou dans un intérêt facile à deviner! Et si, dans l'avenir, le développement des idées de protection économique, tout aussi respectables et légitimes d'ailleurs que les doctrines du libre-échange, amène les grands États à s'isoler, la France pourvue de colonies, prospère sous toutes les latitudes, dans toutes les zones de productions, pourra se suffire et rire des mises en quarantaine qu'on médite contre elle. Dans cette période de l'histoire du commerce international, qui est peut-être plus proche qu'on ne l'imagine, on bénira ceux qui ont eu l'intuition prophétique des dangers de l'avenir et ont fait de l'empire colonial français un domaine à la fois homogène et indépendant des domaines voisins. Dès aujourd'hui on peut dire que l'indépendance économique est presque une condition de l'indépendance politique. Mais le droit de propriété ne suffit pas; l'acte important est l'utilisation et l'aménagement des biens le mieux et le plus chèrement acquis. Ne faisons pas comme ces citadins incorrigibles qui croient être grands agriculteurs du jour où ils ont acheté des propriétés dont ils ne savent ni l'emplacement, ni l'étendue, ni la valeur réelle. L'expérience prouve que les gens et les peuples de cette sorte sont destinés à se laisser exploiter d'abord, puis déposséder par leurs voisins. Voilà pourquoi nous avons fait, dans ce petit livre, la part si large aux études coloniales.

M. D.

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE

DE

LA FRANCE

PREMIÈRE PARTIE

REVISION DE LA GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET DE LA GÉOGRAPHIE POLITIQUE.

PREMIÈRE SECTION

REVISION DE LA GÉOGRAPHIE PHYSIQUE.

CHAPITRE PREMIER

SITUATION ET DIMENSIONS; NATURE DU SOL.

Position dans le monde. — La France occupe l'extrémité nord-ouest de la masse des terres qui composent l'ancien continent; située dans la zone tempérée de l'hémisphère boréal, elle se trouve à peu près à égale distance du littoral asiatique du Grand Océan et de la pointe extrême de l'Afrique dans l'hémisphère austral. Une distance presque égale aux précédentes la sépare des terres boréales du nouveau monde. Ainsi, en résumé, elle est placée comme l'Angleterre, à peu près au centre de l'hémisphère continental. Cette position lui a assuré, comme à

sa voisine insulaire, un rôle important dans l'histoire matérielle et morale, commerciale et politique de l'humanité.

Position en Europe. — En Europe, la France occupe la région naturelle où les deux séries de mers intérieures, la Méditerranée et les mers du Nord, sont séparées par la moindre épaisseur de continent, par l'isthme le plus étroit. Et cet isthme européen, qui constitue essentiellement la région française, est d'un relief médiocre ; il offre des communications faciles et un passage avantageux entre la Méditerranée d'une part, l'Atlantique, la Manche et la mer du Nord de l'autre. Cette position assure une importance considérable à notre pays comme lieu de transit, et en faisait la route inévitable du commerce entre l'Europe méridionale et les Iles-Britanniques avant le percement des tunnels alpestres. Mais qu'un jour vienne où les navires, échappant au détour de Gibraltar, pourront passer par un canal large et accessible de la Méditerranée à l'Océan, et la France ressaisira les avantages de sa position géographique, de sa qualité d'isthme. C'est le point de l'Europe où l'on passe le plus aisément d'un versant à l'autre.

Comparaison avec d'autres pays. — Au contraire les péninsules de l'Europe méridionale sont bien plus isolées du reste du continent. L'Espagne et le Portugal tournent le dos à la Méditerranée et regardent vers l'Océan ; au nord un mur abrupt sépare l'Ibérie de l'Europe occidentale.

La péninsule des Balkans et l'Italie sont des régions purement méditerranéennes. Les peuples qui s'y sont développés n'ont guère étendu leur influence loin des rivages de cette mer fermée ; l'Asie antérieure et l'Afrique septentrionale ont été le théâtre de leur activité autant et plus que l'Europe même.

Avantages de l'isthme français. — Ainsi, baignée par les mers intérieures du nord, mer du Nord et Manche, par l'Atlantique et la Méditerranée, la France a pu porter son activité dans plusieurs directions. Les populations côtières du nord et de l'ouest ont contribué à coloniser le nouveau monde où un million et demi d'individus parlent notre langue, sans compter les nombreux descendants de Français qui sont fondus aujourd'hui dans d'autres nationalités.

Au delà de la Méditerranée, l'Algérie et la Tunisie sont devenues un prolongement de notre patrie, et la France est encore, de tous les pays riverains de la Méditerranée, celui qui a le plus fait pour la civilisation de l'Afrique.

Facilité des relations avec les autres régions d'Europe. — A ces avantages de sa position maritime elle joint celui de tenir étroitement à l'Europe. Les contrées septentrionales et orientales de cette partie du monde nous sont accessibles, puisque la grande plaine de l'ancien continent se termine en France à l'ouest. La péninsule Ibérique est seule rigoureusement séparée de notre pays par une véritable barrière montagneuse. Au sud-est, l'obstacle des Alpes a pu être aisément tourné et vaincu par des travaux d'art.

Aspect général. — La France termine et résume à l'ouest les principales formes du relief de l'Europe ; elle en rappelle tous les aspects. Il serait donc tout à fait contraire à une saine étude des formes géographiques de notre pays d'indiquer une frontière naturelle de la France à l'est, sauf dans le voisinage des Alpes ; et encore ce système montagneux est-il loin de constituer une barrière bien déterminée, puisque ses massifs et ses chaînes se ramifient avec une prodigieuse variété. La France montagneuse de l'est et du nord-est continue une région de

moyennes hauteurs, et tient à la même architecture orographique que l'Allemagne du sud et la Suisse du nord-ouest. La plaine française du nord est portion intégrante d'une même région naturelle de l'Europe plate qui continue la Sibérie et enveloppe les contreforts septentrionaux des Alpes. Même les pays d'élévation médiocre où coulent la Seine, la Loire et la Garonne ne sont que le dernier épanouissement de cette plaine à l'occident. En revanche la séparation est des plus nettes entre la France et l'Espagne, et c'est avec raison qu'on a souvent considéré la péninsule Ibérique comme une région naturelle plus africaine qu'européenne, et par suite la France comme la vraie terminaison au sud-ouest du monde européen.

Situation astronomique. — La France est comprise entre 42°20′ et 51°5′ de latitude nord. A cette latitude correspondent à peu près en Europe l'Allemagne du sud, la Suisse et l'Italie septentrionale, l'empire d'Autriche-Hongrie, la Russie méridionale; en Asie la partie septentrionale du Turkestan russe, la Mongolie et la Mandchourie ; en Amérique, le nord des États-Unis et quelques régions du Canada méridional.

Notre situation extrême en longitude, marquée d'après le méridien de Paris, est de 7°8′ à l'ouest (pointe de Corsen) et de 4°52′ environ vers la frontière vosgienne.

Forme et contours. — On peut dire que les contours de la France représentent à peu près un hexagone. Les proportions sont, en l'état actuel, assez régulières, puisque notre pays se développe d'est en ouest sur une longueur d'environ 900 kilomètres (888) et de 1000 (1082) du nord au sud.

Dimensions. — Sa superficie continentale est de 519,000 kilomètres carrés; avec la Corse, le territoire

national en occupe 528,572. Nous sommes donc le cinquième État de l'Europe par l'étendue de notre sol.

Si l'on comprend dans le domaine national les pays soumis à notre autorité ou placés sous notre protection, nous montons au quatrième rang, après les empires britannique, ottoman et russe ; les colonies de la Hollande et celles du Portugal ont une superficie presque égale à celle des territoires français. La France est en effet maîtresse ou protectrice sur une étendue de 2,400,000 kilomètres carrés, en y comprenant l'île de Madagascar. Pour l'empire britannique le territoire métropolitain est soixante fois plus petit que le domaine colonial ; dans l'empire hollandais cinquante fois, tandis que la France règne sur des contrées quatre fois plus étendues qu'elle-même.

Avant le traité de Francfort la France comprenait une superficie de 543,000 kilomètres carrés ; la guerre de 1870-1871 lui en a donc coûté 15,000 environ. Dans ses limites actuelles l'ensemble de nos provinces forme la $\frac{1}{1000}$ partie de la surface du globe, la $\frac{1}{250}$ des continents.

§ II. — Éléments de géologie.

La géologie explique, dans ses grands traits, la structure orographique de la France. La nature des terrains, autant et plus que leur relief, indique aussi quelles sont les principales zones de productions agricoles et industrielles, quels sont les aliments du commerce de notre patrie. Il importe surtout, pour préparer notre étude économique, de constater l'emplacement des divers terrains et l'étendue relative de chacun d'eux.

Terrains de l'ère primaire. — Les terrains des différentes périodes de l'ère primaire (*primitive*, *cambrienne*,

silurienne, *dévonienne*, *permo-carbonifère*), ont en France un développement de 190,000 kilomètres carrés environ ; ils forment donc plus du tiers de sa superficie. Les deux zones les plus étendues des terrains de l'ère primaire sont le massif central et la Bretagne, puis les hauteurs de la Gâtine, du Bocage, de la Vendée, du Cotentin, du Maine, de l'Ardenne. Enfin dans les Alpes, les Pyrénées et les Vosges les roches de ces périodes sont aussi représentées.

Par la compacité de leurs roches, par l'altitude des régions où ils se développent, les terrains de l'ère primaire représentent une véritable perte pour l'agriculture de notre pays, dont ils diminuent d'un tiers environ la surface productive. En revanche, ils recèlent de précieuses ressources minières qui sollicitent et font naître l'industrie, la houille en particulier. Ils sont aussi, pour cette raison, partiellement favorables au commerce; d'autre part l'âpreté du relief y est un grave obstacle à l'établissement des routes et voies de communication de toutes sortes. Les hommes qui y sont fixés, en proportion assez faible, restent adonnés à la vie pastorale, clairsemés et rares, ou bien se pressent dans les districts d'industrie métallurgique et souvent sont portés à l'émigration.

Terrains de l'ère secondaire. — Les terrains de l'ère secondaire ont un développement superficiel presque égal à celui des terrains de l'ère primaire : ils occupent une étendue d'environ 170,000 kilomètres carrés. On sait que l'ère secondaire se divise en deux séries, la *série jurassique* et la *série crétacée*, précédées de la *période du trias*. Rappelons que la série jurassique se subdivise elle-même en *périodes liasique* et *oolithique*, et la série crétacée également en deux périodes, les périodes *infra-crétacée* et *crétacée*.

Les terrains caractéristiques de l'ère secondaire sont les calcaires à bâtir, les grès, les argiles, les craies blanches et les craies marneuses. Ce sont déjà des terrains à culture en bonne partie ; ils donnent en particulier leurs aliments à nombre de cultures arborescentes. Dans cette zone sont situés beaucoup de nos meilleurs vignobles.

Terrains de l'ère tertiaire. — Les terrains de l'ère tertiaire, couvrant une superficie de 150,000 kilomètres carrés, forment les plus riches campagnes des golfes ou bassins parisien, aquitanique et méditerranéen. On distingue quatre *périodes*, *éocène*, *oligocène*, *miocène*, *pliocène*, de l'ère tertiaire. Citons parmi les dépôts de cette ère les argiles plastiques, les calcaires d'eau douce, les mollasses, enfin les épanchements basaltiques qui se produisirent à la suite d'éruptions.

Il suffit de nommer l'Ile-de-France, la Beauce, la Touraine, l'Orléanais, la Flandre, la Gascogne, la Guyenne, la Bresse, le Dauphiné et la Provence, pour éveiller l'idée de terroirs d'une merveilleuse fertilité : ce sont précisément les zones de dépôts tertiaires. Leur importance est capitale pour l'agriculture française, dont ils forment la principale richesse.

Terrains de l'ère moderne ou **quaternaire.** — Les terrains de l'ère moderne, représentés dans certaines régions, en Chine surtout, par d'énormes dépôts, couvrent en France une très faible superficie. Cependant on y a bien relevé l'œuvre d'érosion des énormes glaciers de cette ère, et celle des eaux courantes qui, après l'adoucissement du climat, ouvrirent des sillons dans le sol, charrièrent des débris, creusèrent ou comblèrent des vallées.

Les dépôts de l'ère moderne constituent des régions agricoles très riches.

CHAPITRE II

LE RELIEF.

Disposition des pentes; classification du relief. — Les plaines occupent en France une superficie plus considérable que les montagnes. La plupart des montagnes proprement françaises sont d'une élévation médiocre ; les chaînes importantes, les massifs de grandes dimensions se rencontrent surtout dans nos régions frontières, c'est-à-dire ne constituent pas en propre le relief français.

Le sol de notre pays s'incline, d'une manière générale, du sud-est au nord-ouest, des Alpes aux plaines où coulent la Loire et la Seine ; toutefois les vallées de la Saône et du Rhône coupent la continuité de cette pente.

On peut répartir les montagnes qui forment ce relief en trois catégories :

1° Une première zone comprend les *systèmes montagneux qui appartiennent en même temps à la France et aux contrées limitrophes de l'est, du nord-est et du sud-est*. Ils sont comme la terminaison et l'expiration des chaînes et des massifs qui constituent le relief de l'Europe centrale : par là, l'orographie de la France est en rapport intime et immédiat avec celle des autres parties du continent.

Les Alpes, le Jura, les Vosges et les Ardennes forment ce premier *groupe franco-européen*.

2° Le vrai noyau des *montagnes* proprement *françaises* est le *massif central*, qui s'appuie aux Cévennes et se rattache aux hautes terres du nord-est par une suite de collines et de plateaux. Enfin, par delà les plaines, surgissent dans les régions côtières de l'ouest et du nord-ouest des *groupes isolés de hauteurs*.

3° Enfin on pourrait donner aux Pyrénées et à leurs contreforts de France le nom de *système extérieur*. Les Pyrénées sont la bordure septentrionale du soulèvement ibérique, bordure symétrique à la sierra Névada; or le soulèvement ibérique, avec ses plateaux et ses sierras, rappelle plutôt par son ordonnance les hautes terres de l'Afrique septentrionale que celles de l'Europe. Ce système est donc plus étranger encore à la région française que les montagnes dont nous partageons à l'est la possession avec d'autres pays voisins.

Les formes du relief français sont très variées. Ce sont, avec les Alpes de puissants massifs, avec les Pyrénées une chaîne rigide et peu édentée de cols, au cœur de la France un massif superposé à un plateau, au nord-est des plateaux, à l'est les chaînes parallèles du Jura, enfin des collines au dessin divers à l'ouest et au nord-ouest.

Les *plaines* se développent, sans solution notable de continuité, depuis les terres basses de la Flandre jusqu'au pied des contreforts pyrénéens.

§ I. — Montagnes franco-européennes.

Les Alpes; aspect général. — Les Alpes occidentales couvrent en France une superficie de 50,000 kilomètres carrés environ; elles s'y développent sur une longueur de 300, sur une largeur variant de 150 à 200 kilomètres.

Les hauts sommets et les massifs ne se dressent pas brusquement au-dessus de la plaine du Rhône, comme au-

dessus de celle du Pô en Italie; chez nous se déploie, à l'ouest du soulèvement principal, une zone de massifs calcaires que l'on nomme « *zone subalpine* ».

La structure des Alpes françaises est très caractéristique : elles se composent d'une série de massifs reposant sur un vaste soubassement, mais isolés et coupés les uns des autres par de profondes vallées. Cependant on peut dire, d'une manière toute générale, que les massifs les plus importants se développent quelquefois en longueur du sud-sud-ouest au nord-nord-est, surtout au centre et au nord de nos Alpes.

L'élévation va croissant du sud au nord, de la Méditerranée au lac de Genève; les Alpes françaises contiennent le point culminant de l'Europe, le mont Blanc (4,810^{m}), si l'on n'y comprend point le Caucase.

L'usage a prévalu de diviser les Alpes occidentales en quatre sections :

1° Alpes Maritimes;

2° Alpes Cottiennes;

3° Alpes Grées;

4° Alpes Pennines.

A chacune des trois premières sections on rattache un groupe de massifs purement français :

1° Aux Alpes Maritimes les Alpes de Provence;

2° Aux Alpes Cottiennes les Alpes de Dauphiné;

3° Aux Alpes Grées les Alpes de Savoie.

Alpes Maritimes. — Les Alpes Maritimes se développent sur une longueur de plus de 130 kilomètres entre le col de Tende et le col d'Agnello. Les sommets y sont peu élevés, mais les crêtes continues et peu ébréchées de cols. *L'Aiguille de Chambeyron* (3,400^{m}) est le point culminant. Les cols de *Saint-Véran* (2,985^{m}) et d'*Agnello* (2,744^{m}), comptent parmi les plus hauts des Alpes.

Citons le *massif de l'Enchastraye* (2,956^{m}), l'un des nœuds les plus remarquables de cette région.

Les *Alpes de Provence* sont un véritable chaos de masses calcaires ou schisteuses, sans orientation marquée, qui dépend des Alpes maritimes. Ces Alpes couvrent tout le pays compris entre la Méditerranée, l'Ubaye, la Durance et le Rhône.

Si le *Pelat* mesure encore 3,050 mètres dans le voisinage des grandes Alpes, les autres ramifications sont peu élevées. Ce sont : les *monts* granitiques *des Maures* entre la Durance, le Verdon et la Méditerranée; les *monts de la Sainte-Baume*, la *montagne de Sainte-Victoire*, les *Alpilles* aux blanches falaises.

Alpes Cottiennes. — Les Alpes Cottiennes occupent, du sud au nord, une longueur d'environ 60 kilomètres, de près de 150 si l'on en suit toutes les sinuosités. Elles se composent essentiellement de deux massifs allongés en chaînes que sépare le cours supérieur de la Durance. A l'ouest du sillon de la haute Durance l'ensemble des massifs reçoit le nom d'Alpes de Dauphiné.

Le point culminant des Alpes Cottiennes, le *mont Viso* (3,840^{m}) se dresse tout entier sur le territoire italien. En France le *Thabor* (3,175^{m}) est un remarquable nœud orographique.

Deux entailles principales, le *col d'Abriès* et le *col* beaucoup plus bas (1,849^{m}) *du Genèvre*, coupent les crêtes des Alpes Cottiennes.

Les *Alpes du Dauphiné* comprennent, outre deux rameaux montagneux entre la Durance, le Guil et l'Ubaye, un vaste système qui se détache du mont Thabor. A vrai dire, ces Alpes ne devraient pas être appelées contrefort ni dépendance; car l'énorme agglomération de massifs, de glaciers et de pics qui les compose, vaut largement les

Alpes Cottiennes. Pourtant, c'est bien un groupe isolé par la Durance, le cours moyen de l'Isère et la vallée de l'Arc. Peut-être les Alpes du Dauphiné se rattacheraient-elles même mieux aux Alpes Grées.

Plus de 40 sommets y ont une altitude supérieure à 3,200 mètres. Le vaste massif de granit et de gneiss du *Pelvoux* dresse une de ses aiguilles à 3,955 mètres, la *Barre des Écrins*, point culminant des monts de l'intérieur de la France, à 4,103.

Entre le Rhône, l'Isère et la Durance, le relief est formé par des massifs ou plateaux calcaires de la zone subalpine. La transition entre les Grandes-Alpes granitiques du Dauphiné et cette zone se fait par les *Alpes de Maurienne :* le pic des *Trois Ellions* (3,514^{m}) est leur principal sommet.

La *chaîne de Belledonne* domine le Graisivaudan ou vallée de l'Isère.

C'est seulement au delà du Drac, avec le *Vercors*, que commence la série des véritables massifs subalpins. Puis vient la masse des roches écroulées du *Dévoluy;* les *monts de la Drôme* n'ont plus guère que 1,000 mètres d'altitude moyenne. Les dernières ramifications des Alpes Cottiennes sont le *Ventoux* (1,912^{m}), les *monts de Chabre* et la *montagne de Lure* (1,827^{m}). Le *Léberon* se relie au même groupe par les *montagnes de Vaucluse.*

Alpes Grées. — Les Alpes Grées ou Graïes mesurent à peu près 100 kilomètres de longueur entre le col du mont Cenis et le col de la Seigne. Ce système est groupé autour du nœud de l'*Iseran* (2,700^{m}).

Le principal soulèvement, le massif du *Grand-Paradis*, dresse ses glaciers et ses aiguilles sur le territoire italien.

Alpes de Savoie. — En France, le massif de *la Vanoise*,

avec l'*aiguille de la Vanoise* (3,600^{m}), s'étend entre les vallées de l'Isère et de l'Arc.

Dans la *zone subalpine* sont compris : le *massif de la Grande-Chartreuse*, au nord de Grenoble, avec un sommet de 2,090 mètres et de belles forêts. Les *monts des Bauges*, offrant en général l'aspect de plateaux, sauf sur le versant qui regarde la vallée de l'Isère ; les *massifs des Bornes* et *des Dranses* font partie de la même zone.

Les *cols* du *mont Cenis*, de *Fréjus*, du *Petit Saint-Bernard* entaillent les Alpes Grées entre 1,300 et 2,150 mètres environ. Le *tunnel* dit *du mont Cenis*, long de 12 kilomètres, perce les masses alpestres à 1,200 mètres d'altitude. Nous aurons lieu de constater l'importance de cette œuvre d'art quand nous étudierons les voies de communication.

Alpes Pennines. — Des Alpes Pennines, dont la Suisse et l'Italie se partagent la plus grande étendue, la France ne possède que le groupe du Mont-Blanc. C'est d'ailleurs un groupe montagneux parfaitement isolé et original, qui forme, pour ainsi dire, la jonction entre les Alpes occidentales et les Alpes centrales. Limité par le *val Ferret*, la *route du Grand Saint-Bernard*, le *col de Balme*, le *col de la Seigne* et le *col du Bonhomme*, il a la forme d'un rectangle orienté du nord-est au sud-ouest, comme tant d'autres massifs des Hautes-Alpes.

Autour du Mont-Blanc (4,810^{m}), point culminant et centre du groupe, se développent plusieurs arêtes montagneuses portant de remarquables cimes, comme le *dôme du Goûter* (4,339^{m}), les *Grandes-Jorasses* et l'*aiguille du Géant*, se dressant toutes à plus de 4,000 mètres.

Les cols unissant les vallées qui rayonnent autour du Mont-Blanc, coupent les chaînes à des altitudes de 2,200 à 2,500 mètres, comme ceux du *val Ferret*, de *Balme* et du

Bonhomme. Même quelques sentiers, fort périlleux d'ailleurs, n'offrent des passages qu'à 3,500 mètres, comme le *col d'Argentière* et le *col du Géant*.

Le groupe du Mont-Blanc contient de vastes glaciers, parmi lesquels la *mer de Glace* (glaciers du Géant, de Leschaux et de Talèfre), les *Bossons*, les *Grands-Mulets* et *Taconnay* sont le plus souvent visités par les touristes.

Montagnes de Corse. — Le soulèvement montagneux de l'île de Corse que l'on rattache souvent aux Alpes, à cause de certaines ressemblances de structure et de composition géologique, en est séparé par une mer profonde; il se rattacherait plutôt aux monts de l'Italie par les plateaux sous-marins qui portent l'île d'Elbe, Giglio, Monte-Cristo, etc. On place souvent aussi les montagnes corses et celles de la Sardaigne en une catégorie originale qu'on appelle le *système* sardo-corse.

La Corse contient peu de *plaines*, sauf celle d'Aléria sur la côte orientale; elle est hérissée de monts boisés qui se développent suivant une direction du sud-est au nord-ouest.

Les plus puissants massifs de nature cristalline sont ceux du centre et du nord-ouest, l'un couronné par le *Monte-Cinto* (2,710^{m}), point culminant de l'île, l'autre portant la cime presque égale du *Monte-Rotondo*. La crête se continue par une arête qui devient de moins en moins large vers le sud-est et se rapproche du littoral de la mer Tyrrhénienne.

A cette chaîne principale s'appuient, au nord-est, des contreforts calcaires d'une moindre altitude.

Les cols encore peu praticables ne portent guère que des sentiers de piétons et de mulets, sauf le *col du Vizzavona*, que traverse la grande route d'Ajaccio à Corte; le tracé de la voie ferrée d'Ajaccio à Corte emprunte aussi ce passage à l'altitude de 1,162 mètres.

Résumé sur les Alpes. — On remarquera surtout en quoi la nature géologique, la structure et l'altitude de la zone alpestre peuvent influer sur la condition économique de la France. Par leur étendue, les massifs de ce système sont une cause d'appauvrissement notable pour le sol national; de maigres cultures y trouvent place. C'est surtout la vie pastorale qui a pu s'y développer. Quant aux richesses forestières, elles ont été singulièrement compromises par l'imprudente exploitation de plusieurs siècles. Çà et là, pourtant, de fertiles vallées portent une population dense et heureuse, comme le Graisivaudan, comme plusieurs cantons fortunés de la Savoie.

L'industrie, malgré la présence de quelques ressources minérales, n'a pas trouvé l'occasion de s'y développer en grand. C'est que le combustible de bonne qualité y fait défaut.

Les voies de communication ont été établies au prix de grands sacrifices mal rémunérés, puisque les pays alpestres sont, en général, assez pauvres et ne donnent pas au commerce des transports des aliments suffisants. Mais, comme région de transit entre la France et l'Italie, la zone montagneuse du sud-est offre une réelle importance. De même qu'il faut se garder de considérer les Alpes comme une barrière militaire et politique de passage difficile entre les deux nations, on doit aussi observer que ces massifs gênent, en somme, beaucoup moins les relations économiques et sont un moindre obtacle à l'établissement de routes commerciales qu'une chaîne comme les Pyrénées.

Pour passer de France en Italie, on peut utiliser nombre de couloirs, de vallées, dont les pentes sont souvent assez ménagées pour porter des rails ; reste seulement un dernier échelon qu'on ne saurait tourner, qu'il faut trouer. De France en Espagne, c'est l'escalade d'une muraille.

Le Jura. — Nous ne possédons qu'un fragment du système montagneux du Jura : ce fragment sert de frontière, sur une assez grande étendue, entre notre pays et la Suisse.

Le Jura franco-suisse, composé d'un calcaire particulier auquel il a précisément donné son nom (jurassique), affecte la forme de chaînons parallèles ; les plateaux y jouent un rôle moins marqué que dans le Jura allemand.

Entre le Rhône au sud et le confluent du Rhin et de l'Aar au nord, ce système comprend un développement d'environ 300 kilomètres ; sa largeur la plus grande, au centre, est de 70 à 80.

La série de ses chaînes parallèles repose sur un plateau qui va s'abaissant du sud-est au nord-ouest et sert de piédestal. Ce plateau primitif a été plissé et tordu par la poussée résultant du contre-coup des soulèvements alpestres. De là cette structure de chaînes multiples, orientées suivant un arc de cercle dont la concavité regarde la Suisse.

Aussi les points culminants du Jura sont-ils situés sur la ligne de hauteurs qui surplombent du côté helvétique : les sommets s'y échelonnent entre 1,000 et 1,700 mètres. A cette muraille succèdent vers l'ouest des gradins de plateaux, dont le premier mesure environ 1,000 mètres en moyenne, le dernier 200 au-dessus de la vallée de la Saône.

On appelle *clus* ou *cluses* les passages que s'ouvrent les cours d'eau à travers les chaînons des étages successifs, lorsqu'ils les coupent suivant la perpendiculaire. Les *combes* sont au contraire les pentes plus douces qui se rencontrent dans certaines vallées, dans les cirques, et grâce auxquelles les communications sont plus aisées.

Le Jura se divise en deux parties assez différentes de forme et d'aspect :

1° Le Jura septentrional où dominent les plateaux ;

2° Le Jura méridional où dominent les chaînes.

1° *Jura septentrional.* — La France ne possède qu'une faible partie du Jura septentrional ou des plateaux, à partir de la trouée de Belfort. Déjà vers Pontarlier, les chaînes sont nettement dessinées.

Le *Lomont* même est une chaîne caractérisée qui prolonge les chaînes suisses du mont Terrible ; son point culminant est à 900 mètres. Mais peu à peu les terrasses s'élèvent, et le *Larmont*, voisin de Pontarlier, a une cime de 1,326 mètres.

2° *Jura méridional.* — Au delà du col de Jougne, la crête du Jura qui domine la Suisse se développe avec continuité et est peu ébréchée. Sur cette crête se dressent jusqu'au Rhône une série de sommets, le *mont Tendre*, la *Dôle*, le *Reculet*, le *Grand-Crédo*, inférieurs de bien peu au *crêt de la Meige* (1,723^{m}), point culminant.

Sur les chaînes des gradins suivants, on remarque encore le *Risoux* (1,480^{m}) et le *Grand-Colombier*.

Résumé sur le Jura. — La région du Jura comprend, outre la chaîne culminante de l'est et les dernières pentes qui viennent mourir sur les terres qu'arrosent la Saône et le Rhône, de vastes espaces productifs et consacrés à l'agriculture. Les étendues infructueuses par excès d'altitude ne sont point considérables dans la zone jurassique.

Mais le Jura est un grave obstacle aux relations entre la France et la Suisse. Au nord, où dominent les plateaux, le passage est encore assez aisé. En revanche, chaque gradin est une barrière à franchir dans la région de plissements caractérisés. Aussi tandis que le *val Travers* a pu être utilisé pour l'établissement d'une voie ferrée entre Pontarlier et Neufchâtel, les cols du sud ont

exigé nombre de travaux d'art. On a dû forer un *tunnel* sous le *Grand-Crédo* pour pratiquer le chemin de fer de Lyon à Genève; et c'est la voie ferrée de Besançon au Locle et à la Chaux-de-Fond par Morteau et le passage des *Brenets*, dont l'établissement a coûté le plus de peines aux ingénieurs.

Les Vosges. — Le système des Vosges est comme le pendant de la Forêt-Noire. D'un côté les monts de la Forêt-Noire sont continués par l'Odenwald, de l'autre les Vosges par le Hardt.

Les Vosges ont, avec le Hardt, un développement de près de 250 kilomètres ; elles sont orientées du sud-sud-ouest au nord-nord-est. Dans les Vosges mêmes, dont la guerre de 1870-1871 nous a enlevé une grande partie, les sommets arrondis qui portent le nom de *ballons* ne dépassent point de beaucoup la ligne des crêtes. Les hauts plateaux sont désignés par le terme de *chaumes*.

On divise les Vosges en trois parties assez différentes d'altitude, de structure et d'aspect :

1° Les *Vosges méridionales* ou *Hautes-Vosges* s'élèvent brusquement au-dessus de la trouée de Belfort, et se terminent vers la dépression du *col de Sainte-Marie-aux-Mines* (706^{m}). Elles atteignent une altitude moyenne de 1,000 mètres. Mais les points culminants sont situés à l'est de la ligne des crêtes : tel est le cas du *ballon d'Alsace* (1,260^{m} et du *ballon de Guebwiller* (1,432^{m}).

2° Les *Vosges centrales ou moyennes* se développent entre le col de Sainte-Marie-aux-Mines et le *col* beaucoup plus déprimé de Saverne (380^{m}) ; leur altitude moyenne n'est plus que de 800 mètres. Au reste, elles consistent plutôt en un plateau largement développé et sillonné de collines, comme d'autant de rides que de chaînes surmontées de ballons. Le point culminant est le *Donon* (1,010^{m}).

3° Les *Vosges septentrionales ou Basses-Vosges* ne sont plus guère qu'un plateau peu accidenté d'une hauteur moyenne de 400 mètres. Au reste, elles n'intéressent plus la géographie de la France; même avant 1871, notre pays n'en possédait qu'une faible étendue.

Les *cols* sont fort élevés dans les Vosges méridionales, de 700 à 1,200 mètres; cette altitude est peu en rapport avec la médiocrité des sommets. La *route du Ballon* (1,258^{m}), qui met en communication Remiremont et Belfort, est le plus haut de ces passages. Au contraire, dans les Vosges centrales, le *col de Saverne* donne accès à une route, à une voie ferrée et au canal de la Marne au Rhin.

Inutile de dire que la région vosgienne est susceptible de culture jusqu'à une assez grande altitude, que l'activité industrielle, commerciale, que les communications souffrent peu d'un si médiocre obstacle. Les Vosges n'ont jamais été une barrière ni pour les relations pacifiques ni pour les rapports d'un tout autre genre.

§ II. — **Les montagnes françaises.**

Les régions de l'est et du nord-est de la France sont couvertes par de grandes étendues de plateaux qui, d'une part, s'inclinent de l'est à l'ouest vers les plaines où coulent la Saône et la Loire; d'autre part établissent un lien entre les systèmes frontières de l'est et le massif central de notre territoire. On peut ranger ces hautes terres d'un relief médiocre en trois catégories :

1° Les plateaux ardennais;

2° Le plateau de Lorraine et le relief qui lui fait suite jusqu'à la plaine de Champagne;

3° Les hauteurs comprises entre le Jura et la plaine de la Saône.

1° Le *plateau Ardennais*, extrémité occidentale du grand plateau schisteux rhénan, est ridé, plissé, mais trop peu pour qu'il soit possible de démêler une orientation dominante des accidents du terrain. La Meuse l'entaille profondément.

Le point culminant des Ardennes de France, la *Croix-Scaille* (504^{m}) est situé près de la frontière belge.

Les Ardennes sont, moins encore que les Vosges, un obstacle aux relations internationales.

A l'ouest, les *collines de la Thiérache*, hautes de 150 à 200 mètres, marquent l'expiration des hautes terres ardennaises dans la zone tertiaire.

2° Le *plateau de Lorraine* se distingue du précédent par les ondulations plus prononcées de sa surface. Adossé aux Vosges, il en répète la pente du sud au nord. Au sud, vers la région des sources de la Moselle, il atteint souvent une altitude de 400 à 500 mètres; il est presque de moitié moins élevé au nord, par exemple dans la région de la basse Seille. On remarquera en outre que, de l'est à l'ouest, la pente n'est pas d'une continuité parfaite. Les *collines de Moselle*, les *monts de la Meuse*, marquent à l'ouest de notables recrudescences de relief. C'est seulement au delà du sillon de la Meuse, très profondément encaissé, que l'inclinaison vers l'ouest devient régulière.

Il faut réserver le nom d'*Argonne* ou de *Forêt-d'Argonne* au sillon montagneux compris entre l'Aisne et l'Aire; c'est à tort qu'on l'applique souvent à la continuation septentrionale des collines qui enferment le sillon de la Meuse, sous la dénomination de *collines de Meuse* et *côtes ou Hauts de Meuse*.

L'Argonne se compose d'une suite de plateaux et de collines calcaires très boisés, d'une médiocre altitude (point culminant 352^{m} près de Montfaucon). Mais les passages y

sont rares, resserrés et difficiles, comme le prouve l'histoire de la campagne défensive qui se termina à Valmy.

Les *monts Faucilles* (nom inconnu dans le pays) sont un système qui forme la bordure du plateau lorrain du côté de la plaine de la Saône. Dans la nomenclature régionale, le contrefort vosgien, qui constitue la partie orientale des Faucilles, est appelé *chaîne des Ballons*. Ses crêtes bordent à pic la rive gauche de la Moselle et s'abaissent en pentes douces vers la Saône : les sommets sont compris entre les altitudes de 400 et 1,000 mètres. Mais la partie occidentale des Faucilles, entre les sources du Madon et de la Meuse, n'est plus un contrefort des Vosges; c'est une section du plateau de Langres.

Entre le Jura et la plaine de la Saône se développent quelques hauteurs; le trait le plus marqué de ce relief est le plateau marécageux de la *Bresse* incliné du sud-est au nord-ouest comme le plateau lorrain. Les plus hautes régions de ce plateau portent le nom de *Dombes;* quelques sommets y sont voisins de 350 mètres.

Massif central et dépendances, Cévennes. — 1° *Transition.* — Avec les Faucilles occidentales commence une zone de montagnes qui forment, avec le plateau de Langres et les monts de la Côte-d'Or, une *transition entre les soulèvements du nord-est*, dépendances des hauteurs de la moyenne Europe, *et le plateau central.* Elles forment aussi, au delà du sillon de la Saône, la véritable continuation vers les plaines de Champagne des montagnes adossées au Jura du côté de la France; car elles rappellent ce système à la fois par leur orientation du sud-ouest au nord-est, et par leur nature géologique. En effet, ce sont surtout des zones de calcaire jurassique.

Tel est le *plateau de Langres* qui se développe sur une

longueur d'environ 130 kilomètres, présentant au sud-est une pente rapide vers la Saône, douce au nord-ouest vers la Seine. Le point culminant est le *Tasselot* (608^m).

Les *monts de la Côte d'Or* sont une véritable bande allongée, une chaîne plus haute que le plateau de Langres. Longue de 50 kilomètres, cette chaîne culmine au *Bois-Janson* (636^m).

Les *monts de l'Auxois* soudent les monts de la Côte d'Or au plateau de Langres.

Toute cette région de transition a pu être aisément coupée de routes, de voies ferrées et de canaux, grâce à la médiocrité de son altitude et de ses pentes.

2° *Massif central et Cévennes.* — Le massif central, énorme accumulation de montagnes granitiques et volcaniques à la surface d'un plateau, couvre une superficie d'environ 100,000 kilomètres carrés. Sa largeur est d'au moins 300 kilomètres.

Assez mal limité au nord-est, vers la Bourgogne, il est séparé des autres régions de relief par le sillon assez large de la Saône, l'étroite vallée du Rhône, les plaines du bas Languedoc, la dépression de Naurouse, les plaines de Guyenne, de Touraine et de Berri, enfin la trouée du Poitou.

Sa pente est double : à partir du talus sud-oriental formé par les Cévennes, les terres s'inclinent d'une part vers le nord-ouest, de l'autre vers le sud-ouest.

Les points culminants sont situés dans la région centrale, quoique le faîte véritable soit constitué par les Cévennes. L'ensemble du massif a une altitude moyenne d'environ 500 mètres.

Sa structure l'a fait justement comparer à un trident dont le manche serait le système des Cévennes, la dent occidentale les monts d'Auvergne, la dent centrale les monts du Forez et de la Madeleine, la dent orientale

les monts du Lyonnais, du Beaujolais et du Charolais.

Les *Cévennes* sont, à proprement parler, les hautes terres du sud-est dont le centre est le massif de l'Aigoual; mais d'ordinaire on applique ce terme à tout le talus sud-est du massif central. Cette longue chaîne bordière de 300 kilomètres se décompose en plusieurs tronçons appelés de noms particuliers.

Le premier groupe est celui des *monts du Vivarais*, composé de massifs dénudés, sans végétation, sauf sur les pentes inférieures.

Puis le *massif du Pilat*, premier contrefort granitique, dresse une crête à 1,434 mètres.

La *chaîne des Boutières* a des sommets de 1,000 à 1,400 mètres, où les roches volcaniques sont superposées au granit.

Le *Mézenc* (1,754^{m}), le *Gerbier-des-Joncs* (1,562^{m}) sont des cônes volcaniques. Le premier est le point culminant des Cévennes.

Les *monts de Coiron* et le *Tanargue* sont les principales ramifications à l'est.

Au sud des monts du Vivarais, le *massif* granitique *de la Lozère*, avec un pic rival du Mézenc (1,702^{m}), et l'*Aigoual* (1,562^{m}) couvrent l'ancienne région du Gévaudan, le premier dénudé, le second riche en forêts.

Les *Garrigues*, plateaux calcaires de médiocre altitude, se rattachent en réalité à la zone des Causses (sommets de 900 à 1,000 mètres).

Les granits reparaissent avec les *monts de l'Espinouse* (sommets de 1,000 à 1,200^{m}) et leurs contreforts des *monts de Lacaune* et de la *Montagne-Noire*. Le pic de *Nore* (1,210^{m}) termine la zone des terrains primitifs.

Les coteaux tertiaires de *Saint-Félix* annoncent déjà la plaine et la dépression de *Naurouse* (190^{m}). Là expirent les Cévennes.

A l'ouest de cette dernière partie de la bordure des Cévennes se développent les plateaux appelés *causses* et *ségalas*. Au massif de la Lozère s'appuie le *causse de Sauveterre*, haut de 800 à 1,200 mètres; le *Causse de Larzac* se développe autour de l'Aigoual. Enfin le Rouergue et le Quercy ont leurs *causses Méjean*, *Noir*, etc.

La **branche occidentale** du massif se détache au mont Lozère. Elle se compose essentiellement des *monts de la Margeride*, crête longue et régulière de terrains granitiques, où les sommets (1,554^{m}) dépassent à peine en altitude la ligne de faîte (1,400^{m}).

Les *monts d'Aubrac*, au soubassement granitique revêtu de dépôts volcaniques, sont moins nettement rattachés au nœud du Lozère ; leur point culminant est à 1,471 mètres.

Les *monts d'Auvergne* sont un plateau portant quatre massifs où se dressent les plus hauts sommets de la France centrale.

Les *monts du Cantal*, longs de 60 kilomètres, presque aussi développés en largeur, ne forment pas une crête continue. Le *plomb du Cantal* (1,864^{m}) et le *puy Mary* y élèvent leurs cônes volcaniques.

Le *Cézallier* (1,555^{m} au *puy Luguet*) est plutôt un ensemble de plateaux qu'un massif.

Le *Mont-Dore* a la forme de massif : le *puy de Sancy* (1,888^{m}), ancien cratère, est le plus haut sommet du centre de la France.

Les *monts Dôme* laissent mieux voir les granits de leur soubassement; ce sont de hauts plateaux d'une altitude moyenne de 800 mètres, surmontés de cônes volcaniques, comme le *puy de Dôme* (1,465^{m}) voisin de Clermont-Ferrand.

Le massif des monts d'Auvergne est entouré au nord, à l'ouest et au sud-ouest, d'une zone concentrique de

hautes terres, où le granit apparaît à nu ; aussi la forme de plateau y remplace généralement celle de massif.

Tel est le caractère des hauteurs de la Marche et du Limousin d'une altitude moyenne de 400 mètres.

Les *monts de la Marche*, avec quelques plissements de collines, culminent au *puy de Sauvagnac* (701^{m}).

La série de plateaux dont se composent les *monts du Limousin* se développe de l'est à l'ouest sur une longueur de plus de 100 kilomètres; elle commence à l'ouest du mont Dore par le vaste *plateau de Millevaches* où s'élève le point culminant, le *mont Besson* (978^{m}). A partir du *mont Gargans* le système limousin se rétrécit de plus en plus et s'abaisse vers l'ouest, formant une véritable chaîne, d'ailleurs souvent coupée et interrompue.

La **branche médiane** du massif commence avec les *monts du Velay*, qui ne sont pas autre chose que la région occidentale des monts du Vivarais, hautes terres granitiques entaillées par la vallée de la Loire. Le *bois de l'Hôpital*, point culminant, atteint 1,423 mètres.

Les *monts du Forez*, masse de granit rayée de sillons basaltiques, compte un sommet encore plus élevé, le pic de *Pierre-sur-Haute* (1,640^{m}).

Les *monts du Livradois*, purement granitiques, le *massif des Bois-Noirs*, ainsi nommé à cause de sa belle végétation forestière, les *monts de la Madeleine* aux belles pyramides de porphyre, constituent les autres rameaux de la partie médiane du massif central.

La **branche orientale** comprend une série de montagnes dont la hauteur va décroissant du sud au nord :

Ce sont d'abord les *monts du Lyonnais* dont les roches primitives forment rarement des sommets supérieurs à 900 mètres. Le point culminant est une cime porphyrique du *massif de Tarare* (1,004^{m}).

Les *monts du Beaujolais*, mêlés de schistes et de por-

phyres, ont un pic supérieur, celui du *Saint-Rigaud* (1,012^{m}); mais déjà on approche de la lisière des formations jurassiques.

Les *monts du Mâconnais* marquent la fin du massif au nord-ouest ; au sud ils rappellent encore l'aspect des sombres montagnes du Vivarais; leur partie septentrionale est au contraire une série de plateaux jurassiques semblables à ceux de la Bourgogne et de la Franche-Comté. Dans aucune de ces régions les sommets n'atteignent 800 mètres.

Les *monts du Charolais* font tout à fait partie de cette zone de plateaux qui forment transition entre les Vosges et le massif central ; on n'y voit plus de lignes montagneuses bien caractérisées, mais une suite de mamelons aux vagues et lâches contours : l'un d'eux, le *Saint-Vincent*, atteint 608 mètres.

En revanche, les *monts du Morvan*, massifs de terrains primitifs, sont le dernier bastion avancé du massif central au nord ; l'altitude s'y relève, puisque le *Haut-Folin* y mesure 902 mètres.

Les *monts du Nivernais* sont encore moins homogènes que ceux du Charolais. C'est la fin du piédestal jurassique commun aux montagnes de la Franche-Comté et de la Bourgogne; mais déjà les couches tertiaires s'y appliquent, et l'on y rencontre les derniers vestiges de terrains primitifs entre le massif du Morvan et la plaine.

Résumé. — La région du massif central, des Cévennes et de leur dépendance est une des plus pauvres de notre pays; il y a là un îlot improductif de roches compactes qui ne peut nourrir sa population. En revanche sur la lisière du massif central, la présence de riches mines de houille a amené un prodigieux développement de l'industrie.

Cette citadelle a gêné la formation de l'unité nationale et gêne encore aujourd'hui, malgré un grand nombre de travaux d'art, les communications entre les fécondes plaines qui l'entourent. Nous verrons plus loin que d'efforts a exigés la lutte contre cet obstacle naturel.

Systèmes isolés dans la plaine et sur les côtes. — Tout le reste du territoire français fait contraste en face des régions précédentes de relief; les plaines y deviennent prédominantes. Les soulèvements y sont semés et séparés les uns des autres comme des îlots. Ces plaines sont surtout largement développées dans les régions où coulent la Seine, la Loire moyenne et la Garonne. En réalité, il n'existe pas de lien entre le relief de la haute France, relief qui tient à celui de l'Europe centrale, et les monts qui se dressent, soit à l'intérieur même de la plaine, soit sur le littoral de la Manche ou de l'Atlantique.

Les *plateaux de l'Artois et de la Picardie*, séparés nettement de l'Ardenne par une dépression marquée vers les sources de l'Escaut entre Saint-Quentin et Cambrai, découpés çà et là en collines, comme dans le Boulonais, n'atteignent nulle part l'altitude de 200 mètres.

Entre la Somme, l'Yonne et la Seine s'élèvent plusieurs séries de hauteurs secondaires. Ce sont d'abord les *coteaux de la Brie* et le massif de la *forêt d'Othe* qui marquent le talus oriental de la zone des terrains tertiaires.

L'altitude moyenne de cette zone est inférieure à 200 mètres. Aucun sommet n'en mesure 300 (291^{m} au sud de la forêt d'Othe).

Les collines du *pays de Bray* et le plateau du *pays de Caux* indiquent un relèvement du sol moindre encore que le précédent.

Entre la Seine et la Loire, les promontoires qui s'avan-

cent dans la Manche et l'Atlantique, et l'intérieur même de la plaine contiennent des plissemeuts montagneux plus considérables. Mais il n'y a pas de lien entre ces hauteurs de l'Occident et les monts de la Bourgogne et du Nivernais.

Le *plateau d'Orléans* et la *Beauce* sont tout à fait des parties intégrantes de la plaine. Avec les *coteaux du Perche* le relief se dessine, puisque le *mont d'Amain* y mesure 309 mètres.

Quant aux *collines de Normandie*, composées de terrains primitifs, elles ont un développement de plus de 120 kilomètres; le massif s'allonge de l'est-sud-est à l'ouest-nord-ouest. Le point culminant est le sommet *des Avaloirs* (417^{m}).

Les *collines du Maine*, composées aussi de terrains primitifs, mais moins hautes, sont découpées en tronçons distincts et isolés (350^{m} au *mont Rochard*, dans les Coëvrons).

Les *monts de Bretagne*, d'une nature analogue, se dressent au delà d'une large plaine de terrains siluriens où coulent la Rance et la Vilaine. Au nord les *monts Menez* développent régulièrement leurs croupes granitiques dont la plus haute est le *Bel-Air* (349^{m}). La *montagne d'Arrée*, aux roches nues, aux lignes de crêtes bien marquées, contient le point culminant de toute la Bretagne, le *Saint-Michel* (391^{m}). Au sud de la dépression de l'Aulne, la *Montagne-Noire*, jadis couverte de forêts sombres, s'allonge d'est en ouest entre le Blavet et la baie de Douarnenez. Le mamelon de *Menez-Hom* y culmine à 326 mètres. La série des montagnes bretonnes se termine par la *lande* de *Lauvaux* et par le *sillon* de *Bretagne*.

Cependant, au sud de la Loire, le système est continué par les *hauteurs* granitiques *de Gâtine*, puis par les collines plus riches en végétation du *Bocage Vendéen*. Le

Bocage Poitevin borde le Bocage Vendéen; puis jusqu'à la mer le sol se déprime de plus en plus : au Bocage succède la *Plaine*, à la Plaine le *Marais*.

La zone jurassique de la *trouée du Poitou* sépare les terrains primitifs de la Bretagne et de la Vendée de ceux du massif central.

Résumé. — Les montagnes, ou plutôt les collines et les plateaux qui varient le niveau de la grande plaine occidentale de France, ne sont ni assez étendus ni assez élevés en général pour gêner beaucoup le développement de l'agriculture. Tout au plus quelques zones de roches granitiques hautes et nues ont dû être abandonnées.

Ces hauteurs n'ont pas davantage une assez vaste superficie pour devenir un obstacle aux communications. On a pu franchir leurs pentes ou les éviter au prix de quelques détours de médiocre importance. Routes, voies ferrées, canaux, ont trouvé partout des fissures et des dépressions leur offrant un accès facile.

§ III. — Système extérieur. — Les Pyrénées.

Aspect général. — Le système des Pyrénées, extérieur à l'Europe et à la France, intimement lié au relief de la péninsule ibérique, est une longue chaîne de 440 kilomètres de développement entre le cap Creus et la Bidassoa inférieure ; sa largeur varie de 50 à 120 kilomètres.

Il a une structure très particulière. Les vallées longitudinales y sont rares, les vallées transversales fréquentes. Ces vallées transversales forment à leur origine des cirques profonds, comme celui de Gavarnie.

La chaîne pyrénéenne est beaucoup plus continue que les crêtes alpestres en général. Son altitude moyenne est évaluée à 2,500 mètres. En revanche, il y a 1,400 mètres de

différence entre le point culminant des Pyrénées et celui des Alpes.

Ses pentes ne sont pas semblables au sud et au nord. Sur la vallée de la Garonne et de l'Adour la montagne tombe à pic : sur la plaine de l'Ebre elle s'abaisse doucement en longs contreforts.

Quoique les Pyrénées soient, dans leur ensemble, une chaîne aux arêtes continues et rigides, on remarquera, en étudiant le détail, qu'au centre deux chaînes se soudent vers le val d'Aran.

Il y a lieu de distinguer, en raison des différences d'altitudes, trois groupes principaux dans le système des Pyrénées : 1° les Pyrénées orientales, du cap Creus à la trouée de la Garonne ;

2° Centrales, jusqu'aux sources de l'Aragon et du Gave d'Aspe ;

3° Occidentales, jusqu'au port de Velate.

Pyrénées orientales. — Les Pyrénées orientales, granitiques en grande partie, comprennent d'abord plusieurs groupes ou massifs : celui des *Albères*, où les plus hauts sommets n'atteignent pas 1,300 mètres, du *Canigou* (2,785^{m} au point culminant), de *Carlitte* (2,920^{m}).

A l'ouest de la vallée du haut Ariège, l'arête pyrénéenne devient continue, sans cols ni brèches considérables jusqu'au val d'Aran ; elle est plus haute que dans les systèmes précédents. Là se dresse le *Montcalm*, point culminant des Pyrénées orientales (3,079^{m}).

Au nord de cette première série de grandes hauteurs se détachent des soulèvements moins importants qu'on désigne sous le nom de *Petites-Pyrénées*. Ce sont les *Corbières*, qui occupent l'étendue comprise entre l'Aude et l'Agly ; à l'ouest de l'Aude commence un autre système que l'on nomme quelquefois à tort *Corbières occidentales*.

Plus près de la chaîne principale, de l'Aude au coude du haut Ariège, s'allonge le *massif de Tabe* (2,349^{m} au *pic de Tabe*).

Dans la zone des massifs le *col de Perthus* offre un passage assez bas et facile (290^{m}) qu'utilise la voie ferrée de Perpignan à Barcelone. Au *col de la Perche*, le seuil est déjà beaucoup plus élevé (1,600^{m}) ; enfin le *col de Puymorens* (1,900^{m}) est une coupure de la grande chaîne ; son aménagement a demandé des efforts considérables.

Pyrénées centrales ou **hautes Pyrénées.** — Les Pyrénées centrales se composent d'un *assemblage de deux chaînes*, dont le point de départ est la trouée de la Garonne. L'une, au nord, est d'altitude moins considérable et d'une continuité moins régulière ; l'autre a une crête inflexible et possède de plus hauts pics.

Dans les Pyrénées centales les terrains de transition et les formations calcaires succèdent aux terrains primitifs de la zone orientale.

Pourtant les *monts Maladetta*, sur territoire espagnol, sont surtout composés de roches granitiques. Là est le pic *d'Anéthou* (3,404^{m}) point culminant de tout le système. A l'ouest de la Maladetta se succèdent des cimes presque égales, le *Posets*, le *Marboré*, le *Vignemale*. Puis l'altitude des pics diminue ; le *pic du midi d'Ossau*, le *pic d'Anie* (2,504^{m}) indiquent un abaissement graduel des Pyrénées.

De la chaîne septentrionale dépendent les *massifs de Néouvielle* (3,092^{m} au point culminant), et de *Bigorre*. Enfin à cette chaîne septentrionale s'adossent des plateaux de médiocre altitude, comme celui de *Lannemezan*, où aucune ride ne dépasse 600 mètres, et des *collines* comme celles *de l'Armagnac*, plus basses de moitié.

Les passages des Pyrénées centrales sont généralement compris entre 2,300 et 3,000 mètres, et peu utiles aux

communications. Le plus haut est le sentier du *port d'Oo*, qui porte la route de Bagnères-de-Luchon à Venasque.

Pyrénées occidentales. — Les Pyrénées occidentales ne sont que la continuation de la chaîne méridionale du centre ; les assises crétacées y dominent.

L'altitude y décroît très rapidement, de l'est à l'ouest, entre le *pic d'Orhy* (2,017^{m}) et les sommets occidentaux. Les contreforts compris entre la Nive et la Bidassoa sont de médiocre élévation.

Les *cols* s'abaissent de même à partir des entailles *de Roncevaux*, et *des Aldules*. Le *port de Vélate* donne accès à une bonne route ; et la voie ferrée de Paris à Madrid passe dans la zone des contreforts occidentaux.

Résumé. — La région pyrénéenne constitue la barrière la mieux caractérisée qui existe entre la France et un pays voisin. Les voies ferrées ont dû chercher des passages aux deux extrémités de cette chaîne impénétrable : un tunnel seul pourra donner accès d'un côté à l'autre des Pyrénées centrales.

Conclusion. — Ainsi les plaines occupent plus de la moitié de la superficie de notre territoire, les plateaux le quart environ, et les systèmes montagneux proprement dits le cinquième.

Les plaines sont réparties entre deux grands bassins que séparent très incomplètement et sans aucune continuité les contreforts nord-occidentaux du massif central, les hauteurs du Poitou et de la Gâtine. Dans l'un se développent les cours de la Seine et de la Loire ; dans l'autre la plus grande superficie est drainée par la Garonne. C'est comme la *plaine extérieure* de l'Europe occidentale.

La plaine du Rhône et de la Saône appartient au con-

traire à la catégorie des plaines intérieures. Elle s'ouvre au sud sur la Méditerranée ; la plaine du bas Languedoc et la dépression de Naurouse lui assurent des communications faciles avec la plaine de la Garonne ; enfin de faibles seuils séparent le domaine de la Saône et celui de la Seine.

Nous avons vu que ces montagnes offrent des exemples des structures les plus variées.

Les plateaux occupent une large zone de notre sol, mais sont d'une élévation médiocre et d'une grande multiplicité d'articulation ; des sillons montagneux se déroulent à leur surface, des vallées fluviales entament leur épaisseur.

Ainsi les formes de relief ne sont en France ni trop monotones ni trop différentes. La plaine baigne et pénètre la montagne; la montagne, haut rempart ou modeste colline, sillonne l'étendue plate de ses dessins multiples.

Volcanisme. — Nous devons aux phénomènes des ères tertiaires et modernes les accumulations de matières volcaniques et les montagnes cratériformes que porte notre sol.

Il existe encore des témoignages de cette activité volcanique. Qui ne connaît les sources thermales de la vallée de l'Allier, de Vichy, et tant d'autres?

CHAPITRE III

LES CONDITIONS CLIMATÉRIQUES.

Température. — Le climat mathématique de la France, tel qu'on l'attendrait en raison de sa seule latitude, est modifié par bien des causes.

Tout d'abord l'altitude modifie la température. Ainsi on devine que les hautes régions de la France orientale, du plateau des Ardennes, du massif central, auront une température moyenne inférieure à celle des étendues plates de la France occidentale. Sous cette influence se produit une première déviation des isothermes.

En outre l'océan Atlantique agit sur la température de la région française par les pluies et les vents chauds dont il est l'origine. Par suite nos hivers sont plus doux et nos étés moins chauds qu'on ne pourrait l'attendre sous cette latitude. L'effet de modification du relief sur la température se trouve du même coup accentué, puisque les parties de la France auxquelles leur manque de relief assure la plus grande quantité de chaleur sont aussi les plus voisines de l'Atlantique.

C'est ce que montre le tracé de la ligne isotherme moyenne de France, de la ligne de $+ 11°$. Elle coupe le Cotentin du nord-ouest au sud-est, conserve cette direction jusqu'au point où elle touche la Loire entre Blois et

Tours; puis dans le Berri l'orientation devient d'ouest-nord-ouest à est-sud-est à cause de la rencontre des premières hauteurs du massif central.

La plus basse température moyenne annuelle (+ 8°5), a été observée au nord-est sur le plateau Lorrain ; la plus haute (+ 17°) sur le littoral de Provence et en Roussillon.

L'Océan faisant surtout sentir son influence adoucissante en hiver, les *moyennes estivales* seront marquées en France par des *isothères* conservant une direction générale de l'ouest à l'est. L'isothère de + 18°, marquant la moyenne estivale de la France, décrit une courbe peu sinueuse entre 47° et 48° de latitude.

Au contraire les *isochimènes* sont presque perpendiculaires au tracé des degrés de latitude à cause de la grande influence de l'Océan sur l'hiver. Notre température hivernale moyenne est comprise entre + 6° et + 7°; or l'isochimène de + 6° coupe la péninsule bretonne suivant une ligne qui unirait Saint-Brieuc à Vannes, et se dirige presque exactement vers le sud : c'est à peu près le tracé du 5° de longitude ouest.

Les vents. — La France est située dans la zone de vents variables de l'hémisphère nord.

Elle est surtout exposée aux *vents du sud-ouest*, chauds, venus des parages torrides de l'Atlantique : ces vents prédominants se font principalement sentir en automne et en hiver. Les vents venus de l'Atlantique, avec quelques variétés de direction soufflent en moyenne pendant cent cinquante-deux jours par an (sud-ouest, ouest, nord-ouest).

Le *vent du sud* se distingue des précédents par sa sécheresse; brûlant en été, il tempère en hiver les froids de nos contrées septentrionales.

Le *vent d'est* est tout l'opposé des vents océaniques par

son influence qui aggrave la chaleur et le froid; il nous arrive, suivant les saisons, glacé ou brûlant de sa traversée du continent. C'est le *vent continental.*

Les *vents du nord-est*, vents polaires plus ou moins déviés, ne sont autre chose que la première manifestation de l'alizé dans l'hémisphère boréal.

Tous ces courants sont souvent déviés par les systèmes montagneux. Ainsi les vents d'ouest exercent leur action plus librement à la surface des plaines occidentales, mais parviennent difficilement à la vallée du Rhône par-delà le rempart du massif central et des Cévennes.

En outre, chacun de ces vents emprunte aux régions qu'il vient de parcourir avant de toucher la France, à celles qu'il parcourt en France même, sa qualité distinctive. Les grandes brises maritimes de l'ouest sont chaudes et humides, surtout celles du sud-ouest. On connaît la réputation du *mistral* et du *sirocco.*

Mais, en résumé, les souffles venus de l'océan Atlantique sont les plus fréquents, et leur influence s'étend à la plus grande portion de notre territoire.

Les pluies. — La France doit aux vents océaniques de l'ouest et du sud-ouest la majeure partie de ses précipitations; la plaine de la Garonne est surtout arrosée par les courants du nord-ouest, la vallée du Rhône par des pluies venues de la Méditerranée.

La quantité moyenne de pluie reçue en France est de $0^{m},80$ par an. Deux causes déterminent la variation de la quantité de pluie reçue dans chaque région, le voisinage plus ou moins immédiat de l'Océan, et l'importance du relief. Ainsi notre littoral de Bretagne et de Normandie, où ces deux conditions se trouvent réunies, reçoit environ 1 mètre de pluie. La côte picarde est à peu près aussi bien partagée; au sud les Pyrénées moyennes sont inondées de

plus de 1 mètre de précipitations; le pluviomètre accuse jusqu'à $1^m,50$ dans les hautes parties de la chaîne.

La plaine occidentale de France n'est plus mouillée déjà que d'une quantité annuelle variant de $0^m,50$ à $0^m,75$. Mais, au sein de cette plaine, le massif central établit une exception. Les premières pentes des monts du Limousin et de la Marche ont déjà des pluies de plus de $0^m,80$; le mur des Cévennes prend aux nuages venus de l'Océan jusqu'à 2 mètres de pluie par an. Les plateaux du nord-est et les monts qui les relient au massif central reçoivent, en plus que la plaine, une quantité variant de $0^m,25$ à $0^m,50$; la plaine de la Saône y fait exception. Le redressement des Vosges fait ruisseler sur la Haute-Lorraine une humidité un peu plus forte. Le Jura n'est pas moins arrosé dans ses parties culminantes que les Cévennes. Quant aux Alpes françaises, leur région septentrionale est seule une zone de pluies abondantes; on comprend que l'interposition du massif central et des Cévennes abrite les Alpes du centre et du sud du contingent des averses de l'ouest.

La *zone méditerranéenne* de la Provence et du Languedoc doit à cette même cause un régime particulier de précipitations. Les nuées chargées d'humidité sont là celles qui viennent du sud, de l'est-sud-est, et de l'ouest-sud-ouest; mais ces vents étant rares, l'humidité est peu abondante dans la zone méditerranéenne.

Les pluies ne tombent pas non plus à la même époque de l'année sur toutes les régions de la France. Dans notre *région nord-est*, comme dans l'Allemagne du nord-ouest, l'été ne compte que 30 p. 100 de la quantité annuelle, et l'automne près de 27 p. 100; tel est le cas sur le plateau de Lorraine et dans la région des Ardennes. La *France du nord-ouest et du centre* est sujette, comme l'Angleterre, au régime des pluies prédominantes d'automne (30 p. 100); et notre péninsule extrême de Bretagne, comme aussi une

partie du littoral atlantique, est arrosée à peu près également en toutes saisons.

Dans la *Provence*, le *Languedoc* et, d'une manière générale, dans la vallée du Rhône, les pluies d'été sont rares; la plus grande quantité des précipitations est reçue en hiver.

Régions climatériques. — Telles sont les causes qui permettent de définir le climat, ou plutôt les climats de la France. On peut diviser en trois régions la *zone du climat essentiellement maritime.*

1° Le groupe du *climat armoricain*, comprenant la Normandie, la Bretagne, les plaines de l'Anjou et de la Touraine, le haut et le bas Maine, la Picardie et l'Artois maritimes. La température y est douce et d'une constance remarquable; la plus basse moyenne d'hiver y est de $+5°$; la plus haute moyenne d'été de $+17°$. Les gelées y sont rares, les grandes chaleurs inconnues. L'influence adoucissante des courants dérivés du gulf-stream ajoute encore à la douceur du climat : telle plage du Cotentin, sous une latitude où la vigne ne peut plus prospérer dans la France du nord-est, a pour végétation, en pleine terre, des camélias et des magnolias.

On y compte jusqu'à 150 ou 160 jours de pluies amenées par les vents d'ouest en grande partie.

2° Le groupe du *climat girondin* comprend, d'une manière générale, la plaine de la Gironde, de la Charente et de l'Adour; c'est encore un climat maritime. Mais les souffles d'ouest et de nord-ouest y remplacent ceux du sud-ouest qu'arrêtent les hautes terres de la péninsule ibérique. De ce fait la pluie est donc moindre; elle l'est aussi parce que le pays est déjà sous une latitude plus méridionale. En même temps la température moyenne y est plus élevée.

Les pluies, amenées surtout en printemps et par les vents du nord-ouest, atteignent dans la plaine une hauteur de $0^m,60$ à $0^m,70$.

La température moyenne de l'hiver est d'environ $+5°$ à $+6°$, c'est-à-dire inférieure à celle de la péninsule bretonne, malgré la différence notable de latitude. L'absence des vents chauds du sud-ouest explique cette anomalie. En revanche la moyenne estivale est déjà de $+21°$ à $+22°$. Les différences proviennent du voisinage plus ou moins grand de la mer ou des montagnes. Bordeaux jouit d'un climat plus maritime; Toulouse, plus éloigné à l'intérieur des terres, a des étés plus chauds et des hivers plus froids.

3° Dans la zone du *climat séquanien*, qui comprend la plus grande partie du bassin de la Seine, sauf le domaine inférieur du fleuve, dominent encore les influences maritimes. On y rattache la plaine de la Loire moyenne : Orléanais, Sologne, Berri, et les portions de la Picardie, de l'Artois et de la Flandre situées à quelque distance de la mer. C'est la plaine du nord-ouest, moins les régions maritimes. Cette étendue de notre territoire est bien exposée aux vents marins, aux pluies de l'ouest et du sud-ouest; mais l'absence du relief et le plus grand éloignement de la mer tempèrent cette action.

Il y a donc peu d'écarts de température. La moyenne hivernale y est notablement inférieure à celle des pays maritimes de l'ouest $+3°,4$ au lieu de $+6°$; en revanche la moyenne estivale s'élève à $+18°$. La moyenne annuelle y atteint presque $+11°$, moyenne annuelle de la France.

Les pluies sont moins abondantes, pour les mêmes causes : la moyenne annuelle oscille entre $0^m,50$, et $0^m,75$. Même la plate Champagne n'en reçoit que $0^m,40$, comme le Roussillon.

Au reste, la zone du climat séquanien étant assez déve-

loppée du nord au sud, on comprend que les différences de latitude y introduisent quelque variété. Ainsi la Flandre a des hivers plus froids que le Berri et l'Orléanais. De même les pays arrosés par les cours supérieurs de la Seine et de ses affluents doivent à leur relief plus considérable une recrudescence de pluies, et à leur distance loin de la mer une aggravation de l'écart entre les moyennes estivale et hivernale. On comprend que les saisons du maximum et du minimum des pluies ne sont pas non plus partout les mêmes.

II. Si de la plaine nous passons aux *hautes terres de la France méridionale et orientale*, nous aurons à distinguer plusieurs régions. Le *massif central* est à la fois une borne et une exception climatérique. On peut comprendre dans une seconde catégorie les *plateaux du nord-est*, sous le nom de *climat lorrain ou vosgien*. Les plaines du Rhône inférieur, le Languedoc et la Provence, se rattachent au *climat méditerranéen*. Enfin on groupe d'ordinaire sous la dénomination de *climat rhodanien* les vallées de la Saône et du Rhône moyen, région de transition par excellence.

1° Le *climat du massif central* est caractérisé par la température moyenne plus basse de ses hivers et de ses étés, par l'abondance de ses pluies et la violence de ses vents. C'est le climat de montagnes. Au reste, dans une zone de relief si varié, le climat peut différer considérablement à de faibles distances.

La température moyenne de l'année y est comprise entre $+9°$ et $+10°$, c'est-à-dire inférieure à la moyenne de la France; celle de l'hiver est d'environ $+3°$, celle de l'été de $+17°$ à $+18°$. Donc l'écart est considérable (15 degrés) entre les moyennes des saisons extrêmes. Les variations d'un jour à l'autre, du jour à la nuit, s'y montrent aussi très importantes.

Les pluies, déjà abondantes sur les premières pentes du

Limousin (0^m,90), atteignent leur maximum dans les hautes régions bien exposées aux vents d'ouest : Vialas, dans la Lozère, reçoit plus de 2 mètres de précipitations par an. Ajoutons qu'en automne et en hiver, les neiges s'accumulent sur les grands massifs ; l'Auvergne a ses sommets couverts de neige d'octobre à avril. La saison des pluies est variable sur une aussi vaste étendue : les pentes occidentales, exposées aux nuées de l'Océan, sont surtout arrosées en automne, tandis que les montagnes du nord-est, entre l'Allier et la Saône, reçoivent, comme la France orientale, la plus grande partie de leurs averses en été.

Les plaines intérieures du massif, la Limagne et le Forez, ont des moyennes d'hiver et d'été séparées par un moindre écart; leur régime de pluies est celui du climat séquanien.

2° Le *climat lorrain ou vosgien* règne dans la région des plateaux du nord-est, en Lorraine et dans les Ardennes. L'altitude et la position en latitude y rendent la température particulièrement froide ; le caractère marqué du relief en plateaux et l'éloignement de la mer accentuent les écarts de cette température, produisent des saisons tranchées, des changements brusques d'un jour à l'autre et dans le cours d'une même journée. On sait qu'en effet l'exagération de la variabilité est un caractère distinctif des hautes plaines.

Moyenne annuelle de la température......	+ 9°
— hivernale (pour Nancy)..........	+ 2°
Température moyenne de l'été (pour Nancy).	+20°

C'est donc par excellence la zone du climat continental de la France.

Les pluies y sont assez abondantes, à cause du relief, surtout dans le voisinage des Vosges; on y observe souvent aussi des neiges précoces ou tardives.

Les orages, les chutes de grêle, les gelées de printemps, si redoutables à la viticulture, sont aussi des phénomènes caractéristiques de la région.

3° Le *climat méditerranéen* règne sur les plaines littorales de cette grande mer intérieure et s'étend à la vallée du Rhône inférieur. C'est un climat maritime, mais à un moindre degré que celui de la France atlantique.

C'est, aussi en vertu de sa latitude, la contrée la plus chaude de la France.

Moyenne	annuelle :	environ	+ 15°
—	hivernale :	—	+ 9°
—	estivale :	—	+ 22° à + 23°

C'est donc un pays chaud, mais où la température s'équilibre assez harmonieusement entre les différentes saisons.

Les pluies dominantes, celles de l'hiver, sont abondantes, quoique limitées à un petit nombre de jours (60); elles atteignent une moyenne de 0^{m},50 par an.

Mais deux vents locaux, le *mistral* et le *sirocco*, jettent par leurs souffles glacés et brûlants, une perturbation dans la température si heureusement fondue de cette contrée.

4° Le *climat rhodanien* forme transition entre le climat lorrain et le climat méditerranéen; il règne sur les pays qu'arrosent le Rhône moyen, la Saône et ses tributaires. A vrai dire, ce n'est pas là une véritable zone climatérique, mais une région de transition qui, suivant les vicissitudes du relief, ressemble plus ou moins aux zones voisines. Enfin l'orientation du long et étroit couloir de la Saône et du Rhône est une cause d'exagérations et d'oscillations brusques; tantôt y souffle la bise venue des plateaux du nord-est; tantôt le vent du sud y apporte les tièdes effluves de la Méditerranée.

La variété est donc grande dans cette zone climatérique. Dijon a presque le climat séquanien (+11° de température moyenne) ; Besançon et Pontarlier subissent des rigueurs analogues à celles du climat lorrain. Valence annonce déjà le climat méditerranéen (+13° de moyenne).

Quant aux Alpes, elles voient s'étager toutes les zones climatériques entre leurs pieds et leurs sommets. Barcelonnette a une moyenne annuelle de température (+5°) inférieure à la moyenne des hivers de la Bretagne.

Résumé. — Ainsi le climat de la France est caractérisé par une grande variété avec des transitions assez douces. D'une manière générale ce climat dépend de l'Océan; il est maritime par excellence. Mais que de variété dans ce climat maritime! Le relief si articulé de la France prévient toute uniformité. Aussi notre territoire ne renferme point de contrée étendue où l'âpreté de la température empêche l'homme de vivre et de prospérer.

Le mélange et l'alternative des saisons y sont donc assez harmonieux. Condition importante de civilisation et de développement économique, les écarts entre le mois le plus chaud et le mois le plus froid de l'année sont plus modérés que partout ailleurs en Europe, sauf dans les Iles-Britanniques. Le contraste, violent d'ordinaire, qui sépare l'homme de la plaine du montagnard, les peuples du littoral de ceux de l'intérieur des terres, a été atténué en France par l'intervention de la mer présente de trois côtés. A coup sûr ce fait a beaucoup contribué, à toutes les époques de l'histoire, à l'unité et au rapprochement des races qui se sont établies dans notre patrie, et par suite à leur solidarité économique, première condition de prospérité.

CHAPITRE IV

HYDROGRAPHIE DES EAUX DOUCES. — FLEUVES ET LACS.

§ I. — Classification sommaire des fleuves.

Caractère général des fleuves français. — Les fleuves de la région française, de longueur et de volume médiocres pour la plupart, appartiennent à la catégorie des cours d'eau de caractères moyens, puisqu'ils sont compris dans la zone de pluies variables et de climat tempéré.

Mais ils se distinguent des fleuves du reste de l'Europe par plusieurs traits, et tout d'abord par le relief du sol qu'ils drainent. Ce n'est pas un sol plat comme celui de l'Europe orientale, de la Russie en particulier. On ne les voit pas, comme les cours d'eau de l'Allemagne du nord, sillonner des étendues absolument dépourvues de relief, y divaguer en branches multiples et en bras parallèles, cherchant péniblement leur pente et leur direction. Nos fleuves parcourent une plaine plus accidentée, mais surtout mieux exposée aux vents humides qui viennent de l'Océan.

Ils ressemblent moins encore à ces puissants cours d'eau qui tirent leurs ondes des Alpes, directement en puisant aux glaciers de la source, indirectement en recevant des affluents issus des Alpes.

Enfin nous ne comptons pas en France de fleuves descendant, comme ceux de l'Espagne, des marches d'un plateau. Quant aux torrents, ils sont rares sur notre territoire, et presque tous confinés dans la région du sud-est.

Ligne de partage des eaux et bassins. — On peut encore classer nos fleuves, si l'on considère le relief et les pentes, en deux catégories suivant le bassin maritime dans lequel ils vont se déverser. Les uns sont tributaires de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord ; les autres tombent dans la Méditerranée. A cette classification échappent ceux dont nous ne possédons que la source ou le cours supérieur et qui vont rejoindre la Meuse ou le Rhin.

La *ligne de partage des eaux* est formée par la série de montagnes médiocres et de plateaux qui joignent aux Cévennes le plateau de Lorraine et les Vosges. On aurait tort d'y voir une crête très saillante. Faucilles, plateau de Langres, monts de la Côte-d'Or et du Charolais, forment un bourrelet de peu d'épaisseur et de faible élévation. Dans cette zone, bien des seuils, utilisés pour le tracé des canaux, rapprochent les sources de tributaires des mers différentes. En revanche, les Cévennes forment une véritable barrière et une ligne de partage. Vers le col de Naurouse s'abaisse la crête montagneuse ; un canal a pu passer d'une pente à l'autre. Ainsi la séparation est quelquefois mal déterminée, faible ou indécise entre le domaine de la Manche et de l'Atlantique d'une part, et de l'autre celui de la Méditerranée ; toutefois une classification des pentes est encore facile à cet égard.

Au contraire, il est vraiment difficile de donner au domaine de chaque fleuve une *ceinture de bassin*. On peut décrire dans son isolement le Rhône, qui est vraiment

enserré de montagnes et coule dans un sillon assez étroit ; et pourtant la Saône, son affluent, n'est plus séparée que par des plateaux médiocres des domaines de la Seine et du Rhin.

Quant à la Loire et à la Garonne, elles coulent, en somme, dans une même plaine que rident seulement de faibles plis de terrain ; la Seine appartient à la même région géographique. Les lits de ces trois grands fleuves ne sont que des rainures creusées à la surface d'une plaine peu accidentée. Ainsi leur séparation par des collines ou par des plis de terrain est un fait d'importance très secondaire et qu'il faut bien se garder d'exagérer par le tracé de ceintures autour de chacun d'eux.

Glaciers, sources, ruissellement.—Aucun de nos grands fleuves ne s'alimente directement au cœur de glaciers situés sur territoire français ; ces glaciers nourrissent seulement quelques affluents du Rhône. Les pluies et les neiges passagères fournissent l'aliment de notre réseau fluvial.

Par conséquent, les fleuves du versant méditerranéen, sauf le Rhône venu des glaciers de l'Europe centrale, seront torrents à la suite des pluies d'hiver, filets d'eau en été. Les tributaires de l'Atlantique, traversant, de la source à l'embouchure, des pays largement arrosés de pluies, auront un cours à la fois réglé et abondant ; chacun, suivant sa latitude et l'intensité de l'évaporation dans la contrée qu'il draine, se distinguera d'ailleurs du voisin.

Enfin la composition géologique des terrains arrosés, l'orientation et la pente des principaux groupes d'affluents, sont des éléments de diversité. A aucun pays moins qu'à la France ne conviennent les énumérations monotones dont la géographie s'est trop longtemps con-

tentée. La variété du système fluvial y reflète celle de l'exposition, du relief, de la géologie et du climat.

Sous le bénéfice de ces observations, on peut diviser les fleuves français en trois groupes :

1° Tributaires de la mer du Nord ;

2° Tributaires de l'Atlantique (Manche et Océan) ;

3° Tributaires de la Méditerranée.

§ II. — **Tributaires de la mer du Nord.**

Moselle. — Éloignés du Rhin par les revers de la guerre de 1870-1871, nous ne possédons, dans le domaine hydrographique de ce grand fleuve, que 120 kilomètres du cours d'un affluent, la Moselle. Cette rivière draine en France les eaux du flanc occidental des Vosges et du flanc septentrional des Faucilles; en cette région arrosée de pluies abondantes, la Moselle devient vite considérable. Les neiges vosgiennes l'alimentent aussi.

La Moselle sort des Vosges à 730 mètres de hauteur, au nord du ballon d'Alsace. De Remiremont à Toul elle suit la pente du plateau lorrain et coule du sud-est au nord-ouest. A Toul, les hauteurs qui la séparent de la Meuse n'ont guère qu'une largeur de 10 kilomètres : à Frouard, la Moselle entre dans le sillon plus large où la Meurthe vient confluer à 190 mètres d'altitude.

Des Vosges elle reçoit à droite la *Moselotte* et la *Vologne*, jolies rivières à cascades ; à gauche le *Madon*, lui apporte le faible tribut des Faucilles septentrionales. La *Meurthe*, venue des grandes Vosges comme la Moselle, la double presque. Quand la Moselle quitte le territoire français, après avoir arrosé Pont-à-Mousson, elle roule à peine 50 mètres cubes d'eau par seconde.

Meuse. — La Meuse française mesure 500 kilomètres de

longueur (900 en tout); mais, renfermée dans son étroit sillon, elle ne draine que 7,500 kilomètres carrés sur notre territoire.

La région qu'elle traverse est déjà moins arrosée que le domaine de la Moselle ($0^{m},72$ au lieu de $0^{m},75$). Sa source est dans le plateau de Langres à 410 mètres d'altitude.

Encaissée dès l'origine, elle n'a une vallée assez développée qu'au nord de Verdun; au delà de Charleville cette vallée redevient étroite et étranglée entre les parois du plateau ardennais.

La Meuse roule 80 mètres cubes par seconde à sa sortie de France. Des trois affluents qui la grossissent, Sambre, Chiers et Semoy, aucun n'est complètement français. La *Sambre* (50 kilomètres en France) tire ses premières eaux d'une colline boisée de 200 mètres en Thiérache. Au contraire, ses deux affluents de gauche sont des rivières de l'intérieur du plateau. La *Chiers* en sillonne des gorges profondes. La *Semoy*, qui conflue sur le territoire français, développe ses méandres dans une fissure encore plus marquée dont les parois ont souvent plus de 200 mètres de hauteur.

Escaut. — L'Escaut, dont la France possède 120 kilomètres sur 400, est par excellence un fleuve de plaine, coulant en grande partie à travers des terrains tertiaires et des alluvions modernes. Les plaines qu'il arrose ne reçoivent guère que $0^{m},60$ de pluie en moyenne; mais l'évaporation y est si peu active et la pente si faible que l'Escaut devient vite un vrai fleuve.

Il sort d'une colline des environs du Catelet, haute de 90 mètres. A Cambrai, il n'est plus qu'à 48 mètres au-dessus de la mer, dont 300 kilomètres le séparent. A sa sortie de France, il roule environ 60 mètres cubes par seconde.

La *Sensée* et la *Scarpe*, rivières de plaine, lui viennent de la lisière du plateau d'Artois; elles coulent entièrement sur terre française. La *Lys*, affluent de gauche comme les précédents, passe en Belgique après avoir arrosé Lille.

Ajoutons à la liste des fleuves de la plaine de Flandre l'*Aa*, qui se jette dans le Pas de Calais près de Gravelines.

§ III. — **Tributaires de la Manche et de l'océan Atlantique.**

Canche, Authie, Somme. — L'Artois et la Picardie inclinent vers la Manche une plaine tourbeuse que sillonnent de petits fleuves. Dans ce sol perméable, les cours d'eau ont une grande régularité de débit.

La *Canche et l'Authie* (100 kilomètres) suivent pourtant encore des sillons assez étroits du plateau d'Artois. La *Somme*, née à 100 mètres d'altitude, près de Saint-Quentin, a un développement de 245 kilomètres. Ce fleuve, d'une régularité extraordinaire, est canalisé à partir d'Amiens (26^m d'altitude); mais son estuaire est aujourd'hui ensablé et peu accessible.

Les collines imperméables du pays de Bray envoient à la Manche l'*Arques*, formée de l'*Arques* et de la *Béthune*, et débouchent à Dieppe.

La Seine. — Le domaine de la Seine n'est pas un véritable bassin enclos de montagnes; c'est seulement à l'est et au sud-est qu'un rempart montagneux forme une séparation entre le réseau de la Seine et ceux de la Meuse et de la Saône. Mais là même, l'Argonne n'a pas empêché de joindre par des canaux les eaux meusiennes à celles des tributaires de la Manche; de même on a pu triompher

des obstacles médiocres qui s'élevaient entre Seine et Saône dans les régions de l'Auxois et de la Côte-d'Or. Il a été plus facile encore d'unir à l'Oise la Sambre et l'Escaut. Enfin, au sud, le plateau d'Orléans ne sépare pas vraiment le domaine de la Seine de celui de la Loire. Ces deux régions hydrographiques sont apparentées de très près.

Le *relief intérieur*, très uniforme, comprend à l'est la forêt d'Othe et les falaises tertiaires de la Brie, que percent les affluents venus de l'Argonne et du pays de Langres.

La Seine arrose une contrée de pluies moyennes; l'humidité drainée par son réseau est d'environ $0^m,65$; ce réseau couvre une superficie de 78,000 kilomètres carrés. Et comme 20,000 à peine se composent de terrains imperméables, le fleuve est d'allures assez régulières. Son cours est long de 776 kilomètres.

Les sources, près de Saint-Germain-la-Feuille en Bourgogne, à 470 mètres d'altitude, sont peu abondantes. La *Douix*, qui conflue près de Châtillon-sur-Seine, a beaucoup plus d'importance. A Melun, où elle débouche dans la plaine tertiaire, la Seine est déjà large de 100 mètres. A Paris, 25 mètres de niveau et 180 kilomètres de distance en ligne droite la séparent de la mer. Mais combien de courbes elle décrit, surtout entre Elbeuf et son embouchure, frôlant tour à tour les rebords des deux lignes de collines qui forment sa vallée ! A Rouen (5^m au-dessus de la mer) commence la Seine maritime et se fait sentir la marée. Au delà de Quillebeuf s'ouvre un estuaire large de 2 kilomètres; entre le Havre et Honfleur, la largeur est quintuple.

La Seine reçoit l'Yonne à gauche, l'Ource et l'Aube à droite avant de quitter la zone crétacée.

L'*Ource* sort, comme la Seine, du plateau de Langres

et s'appauvrit, comme elle, dans les terres perméables. L'*Aube* (225 kil.) a la même origine; repoussée vers le sud-ouest par les falaises tertiaires de la Brie, elle double le volume de la Seine à Marcilly.

L'*Yonne* est toute différente de l'Aube et de la Seine. A 800 mètres d'altitude son torrent originel sort du massif du Préneley. A Clamecy elle entre dans les terrains jurassiques qui lui apportent un premier contingent. A Auxerre elle passe dans la zone crétacée, puis, rejetée à l'ouest par le massif de la forêt d'Othe, prend la direction normale des sillons fluviaux de cette région. Elle conflue à Montereau après un parcours de 273 kilomètres. La *Cure*, qui grossit l'Yonne, a son cours supérieur au cœur des granits du Morvan; elle alimente le réservoir des Settons. Le *Serein* (150 kil.), plus long d'un tiers que la Cure, coule au contraire dans un lit fissuré et perméable à l'excès. L'*Armançon* (200 kil.) est le plus long des affluents de l'Yonne.

Tout ce cortège forme à Montereau une masse d'eau supérieure à celle de la Seine; l'Yonne y roule toujours plus de 15 mètres cubes par seconde, la Seine 10 seulement à l'époque de l'étiage. En temps de crue la Seine ne vaut qu'un tiers de l'Yonne. Aussi cet affluent est-il l'élément de perturbation par excellence du régime de la Seine.

La *Marne* (495 kil.) se distingue des cours d'eau précédents par la direction de son sillon. Elle ne coule du sud-est au nord-est que pendant une très faible partie de son cours moyen. Sa source est à 380 mètres d'altitude dans le plateau de Langres; c'est la *Marnotte*. A Langres (250^{m}), c'est encore une faible rivière. Mais bientôt la *Saulx*, grossie de l'*Ornain*, la double presque en lui versant les eaux des pentes occidentales du Barrois. La *Blaise* lui vient du plateau de Langres.

Après avoir traversé les étendues plates de la Cham-

pagne pouilleuse, la Marne s'engage, entre Châlons et Château-Thierry, dans un long couloir ouvert entre les falaises de la Brie et celles du Tardenois. Le *Petit-Morin*, issu de la Champagne, et le *Grand-Morin*, formé par une source de la Brie, la grossissent à gauche. Après avoir reçu à droite l'*Ourcq*, venu des hauteurs du Tardenois, la Marne rejoint la Seine à Charenton.

Cet affluent, beaucoup moins abondant que la Seine, ne lui apporte que 70 mètres cubes en moyenne, moins de 10 à l'étiage, 1000 en temps de crue.

Entre l'Yonne et la Marne, la Seine reçoit à gauche le *Loing*, affluent médiocre de la région du Gâtinais. L'*Ouanne*, plus abondante, apporte le tribut du Nivernais. L'*Essonne* (à gauche) formée sur le plateau de la Beauce, n'est guère plus riche en eau que les rivières précédentes.

L'*Oise* a un tout autre caractère. Entre la forêt de Chimay et la frontière française elle coule pendant 17 kilomètres en Belgique. Quand elle a longé les collines de la Thiérache et baigné la Fère, elle n'est plus qu'à 50 mètres d'altitude, au cœur de la plaine picarde ; à son confluent elle se tient à 30 mètres plus bas, après 302 kilomètres de cours. L'*Aisne*, venue de l'Argonne, qui lui envoie l'*Aire*, est presque aussi longue (280 kil.) et tout aussi abondante que l'Oise. La Champagne lui verse la *Suippe* et la *Vesle*.

L'Oise est l'affluent de la Seine qui draine la plus grande étendue de pays ; mais c'est aussi le plus régulier de tous : jamais elle ne tombe au-dessous de 30 mètres cubes à l'étiage, et jamais elle n'en a roulé 700. C'est le dernier des grands affluents du fleuve.

L'*Eure*, descendue des coteaux du Perche, grossie de l'*Avre* et de l'*Iton*, est, en temps ordinaire, ce qu'est la Marne à l'époque des plus rudes sécheresses. A gauche de l'estuaire de la Seine conflue la *Rille*, moins abondante

de moitié que l'Eure, mais aussi constante. Tous les affluents de la Seine inférieure ont leurs lits creusés en grande partie dans des calcaires imperméables, de sorte qu'ils transmettent le ruissellement des pluies sans déperdition importante. Mais le sous-sol de cette région est fissuré et contient de véritables poches où s'amassent des fleuves souterrains ; de là les pertes soudaines de la Rille dans des *bétoirs*.

L'*Epte* et l'*Andelle* apportent, à droite, à la Seine inférieure les ondes du petit versant des collines du pays de Bray.

En *résumé*, la Seine, coulant dans des terrains qui sont en grande majorité perméables, est par excellence un fleuve régulier et constant. Les conditions pluviométriques et l'altitude modérée de presque toutes les régions de sources contribuent aussi à lui donner ce caractère. Le domaine supérieure de l'Yonne et de ses affluents fait exception à cette règle. En outre la Seine doit à la différence de longueur et d'inclinaison de ses affluents de n'en recevoir les tributs extraordinaires, en temps de grandes pluies, que successivement. Aussi le débit moyen du fleuve, évalué à 700 mètres cubes par seconde, est-il à peine triplé à l'époque des crues. Cette régularité dans le débit entraîne la régularité dans le régime du lit. Grâce à tous ces avantages, le domaine de la Seine, qui comprend un septième de la superficie du territoire, nourrit plus d'un cinquième de la population française.

Fleuves côtiers de Normandie et de Bretagne. — Les fleuves côtiers qui débouchent dans la Manche ou dans l'Atlantique, entre la Seine et la Loire, sont en général de médiocre importance. Cependant ils drainent une région où ne manquent ni l'abondance des pluies, ni l'accentuation du relief, ni les terres imperméables, mais la place

a fait défaut à ces fleuves. Les collines de Normandie n'ont pas de crête éloignée de 150 kilomètres, à vol d'oiseau, de la mer : la mince péninsule du Cotentin a des versants distincts; la presqu'île bretonne a aussi plusieurs pentes. Une seule plaine se développe, où la Vilaine a réuni quelques affluents, en un véritable réseau fluvial. Partout ailleurs chaque fleuve recueille les eaux courantes d'une région très restreinte ; plus d'un consiste en un sillon unique sans la moindre ramification. C'est la mer qui aide les fleuves, les remonte et leur donne des eaux à l'heure des marées.

Les hauteurs du Merlerault forment la *Touques* et la *Dives*, longues, l'une et l'autre, d'environ 100 kilomètres.

L'*Orne* (158 kil.) sortie de l'angle où se rapprochent les hauteurs du Merlerault et les collines de Normandie, alimente de ses eaux le canal de Caen à la mer.

La *Vire* (130 kil.), fleuve de Saint-Lô et du Bessin, est issue des collines normandes, comme la *Sée*, qui se déverse dans la baie du mont Saint-Michel.

Le *Couesnon* draine les pentes des collines du Maine.

La *Rance* (140 kil.) ayant ses sources sur le flanc oriental du Menez, a quelque espace pour se développer dans la région de relief médiocre qui s'étend entre les monts bretons et normands. Elle assure, par sa jonction avec la Vilaine, la navigation intérieure entre la Manche et l'Océan.

Le *Gouet*, le *Trieux*, le *Guer*, à peine sortis des monts Menez et des montagnes d'Arrée, tombent dans des estuaires qui sont plutôt des golfes.

L'*Aulne* (130 kil.) aboutit à la rade de Brest.

Au sud de la péninsule bretonne, le *Scorf*, et le *Blavet* débouchent dans le golfe de Lorient. Le second, long de 145 kilomètres, sort du cœur des monts d'Arrée par des gorges escarpées.

La *Vilaine* (225 kil.) draine plus de 10,000 kilomètres carrés avec son réseau d'affluents qu'elle emprunte à la Bretagne et au Maine. Elle prend sa source au nord-ouest de Vitré, sur l'extrême lisière des collines du Maine ; à Rennes il ne lui reste plus que 30 mètres de pente à descendre, 6 à Redon. A gauche, par la *Seiche*, la *Chère* et l'*Isac*, elle vide des étangs qui remplissent des cuvettes imperméables. L'*Ille* lui vient au nord d'un bas plateau de granit et conflue à Rennes. A l'ouest la *Meu*, née sur le rebord du Menez, et l'*Oust*, descendu de plus haut, lui apportent le tribut de régions mieux arrosées de pluies.

La Vilaine a pu contribuer à la jonction par canaux de l'Océan à la Manche. Pourtant elle roule seulement 110 mètres cubes en moyenne à son embouchure, 10 en temps de sécheresse ; son estuaire est étroit et semé de bancs de sable.

La Loire. — La Loire draine une superficie de 116,000 kilomètres carrés ; mais ni la géologie, ni le climat, ni la disposition des pentes ne sont en harmonie dans ce vaste domaine.

Le cours supérieur et son réseau d'affluents est emprisonné entre les branches du massif central ; le cours moyen est imparfaitement borné au nord et séparé du bassin de la Seine; entre les domaines de la Loire inférieure et de la Vilaine aucun obstacle ne s'élève ; la séparation est plus réelle entre Loire, Charente et Garonne, sauf la trouée du Poitou. Tel est le relief extérieur ; le relief intérieur est de peu d'importance.

De même, aucune unité géologique. Le cours supérieur et les premiers affluents se développent au cœur des roches anciennes du massif central; la Loire moyenne parcourt à peu près les mêmes formations géologiques que la Seine, si ce n'est que les terrains crétacés y sont beau-

coup moins importants ; le cours inférieur ouvre son sillon dans les roches primitives de Bretagne. Donc excès dans le développement des couches imperméables, infiltration médiocre, voilà des caractères tout différents de ceux qu'a révélés l'étude du régime de la Seine. Enfin le massif central amène une forte recrudescence des pluies, et nourrit aussi le fleuve de neiges au printemps.

La *Loire* (980 kil.) est le plus long fleuve de France, et le seul dont tout le réseau soit compris sur notre territoire. Elle naît à 1,400 mètres d'altitude au Gerbier des Joncs. Sortie des gorges du Vivarais et du Velay, par les *cascades de Saint-Victor*, elle pénètre dans la plaine du Forez; resserrée de nouveau entre les monts du Beaujolais et de la Madeleine, elle cesse définitivement d'être torrent après le *saut du Pinay*. De Roanne (277^m), à Digoin, la Loire est encore assez rapide. Les hauteurs du Nivernais la courbent alors vers le nord-ouest jusqu'à Nevers ; puis entre Cosne et Gien et à Tours se reproduit à peu près le tracé du cours de la Marne. Le bas plateau de la Beauce, Gâtinais et plateau d'Orléans bordent le fleuve au nord ; entre Gien et Orléans (102^m) a lieu le plus grand rapprochement entre Loire et Seine. Les coteaux du Perche infléchissent ensuite son cours vers le sud-est jusqu'à l'embouchure de la Vienne ; puis c'est un coude en sens contraire déterminé par les hauteurs de Gâtine. Au delà de Nantes s'ouvre l'estuaire large de 12 kilomètres à la hauteur de Saint-Nazaire.

La Loire reçoit d'abord une première série de torrents, le *Lignon*, descendu du Mézenc, l'*Arroux*, issu du Morvan, la *Bèbre*, venue des monts de la Madeleine.

L'*Allier*, long de 400 kilomètres, est beaucoup plus important. Né à 1,426 mètres dans la forêt de Mercoire, il descend encore plus torrentueux que la Loire entre les escarpements du Velay et de la Margeride. Sa vallée

commence à se développer vers Brioude, à l'altitude de 430 mètres ; d'Issoire à Vichy il traverse la Limagne ; et bientôt il se développe dans la plaine bourbonnaise, arrosant Moulins (210^{m}).

L'*Alagnon*, la *Dore*, la *Sioule* lui apportent les eaux abondantes du Cantal, du Forez et des monts Dôme. Aussi l'Allier, qui donne en moyenne 130 mètres cubes par seconde à la Loire, est aussi un puissant artisan de ses inondations.

Cher, Indre et Vienne, autres affluents de gauche de la Loire, tiennent au massif central. Le *Cher* (320 kil.) sorti à 700 mètres d'altitude des monts de la Marche, est un torrent à l'allure désordonnée comme l'Allier. Il arrose la plaine du Berri et sillonne, dans son cours inférieur, la lisière méridionale de la marécageuse Sologne. L'*Indre* (245 kil.) ne cherche pas ses eaux au cœur du massif central, mais sur la lisière, à 500 mètres d'altitude ; elle est peu abondante. La *Vienne* est au contraire le maître affluent de ce groupe. Née à 850 mètres sur la pente occidentale du mont Odouze, elle sort seulement à Limoges (210^{m}) de la zone des hauts plateaux ; la *Creuse* draine pour elle le flanc septentrional du mont Odouze, la *Gartempe*, les monts de la Marche, la *Claise* les étangs et marécages de la Brenne. Enfin le *Clain* lui apporte les ondes des petits plateaux qui marquent la chute du massif central à l'ouest.

Le *Loiret* n'est qu'un jeu des infiltrations de la Loire, le *Cosson* et le *Beuvron*, deux grands fossés de drainage de la Sologne.

Enfin la concentration des eaux qui ruissellent sur les pentes en hémicycle du Maine, de la Normandie et du Perche, forme la *Maine*, dont le réseau arrose plus de 20,000 kilomètres carrés, plus du quart du bassin de la Seine. La branche centrale de l'éventail est la *Sarthe*

(280 kil.) née à 300 mètres dans la région des coteaux du Perche qui confine au Merlerault; l'*Huisne* lui apporte les eaux du Perche même. Le *Loir* (310 kil.) vient de la Beauce ou, plus exactement de la bordure orientale des coteaux du Perche. La *Mayenne*, sortie à 400 mètres du mont des Avaloirs, a la plus haute source des trois rivières.

A gauche, les hauteurs de Gâtine envoient à la Loire le *Thouet* (130 kil.), et la *Sèvre-Nantaise* (140 kil.), qui ont peu d'importance.

Enfin, dans la contrée basse de l'estuaire, l'*Erdre*, coulant au milieu d'un ancien golfe, moitié lac, moitié rivière, débouche à Nantes; sur la rive gauche l'*Achenau* vide en la Loire le lac de Grandlieu.

La Loire est donc la réunion de rivières dont le régime dépend, en grande partie, du massif central : par suite son régime est celui d'un fleuve de montagne, d'une sorte de torrent. En effet, ce fleuve a de brusques alternatives de crues et de dessèchement. A Roanne on l'a vu rouler 8 mètres cubes par seconde; puis 7,000 au même endroit à la suite de pluies persistantes. La Loire et l'Allier réunis roulent en moyenne 200 mètres cubes, dix fois moins aux basses eaux, près de 350 fois plus en temps de crue. La Vienne est, après l'Allier, le plus fort artisan des inondations de la Loire. C'est entre Orléans et les bouches de la Maine, dans la région des digues, que les inondations font leurs plus grands ravages; le fleuve gagne en gonflement vertical ce que le rétrécissement du lit lui a fait perdre d'espace. En 1856 la Loire roulait par seconde, entre Orléans et Tours, un volume de plus de 10,000 mètres cubes par seconde. A cause de ce régime irrégulier, à cause des alluvions qu'il charrie et dépose en bancs épais, le plus grand fleuve de France est loin d'en être le plus utile ; il en est le plus dangereux.

Fleuves secondaires entre la Loire et la Gironde. — Aucun relief notable ne sépare cette zone des domaines hydrographiques voisins. Cependant elle est marquée d'un caractère assez particulier par sa composition géologique, par la direction de ses pentes et le régime de ses cours d'eau.

Les hauteurs de Gâtine envoient à la mer la *Sèvre-Niortaise*, fleuve tortueux et lent de 160 kilomètres; née sur les plateaux du Poitou, elle serpente à travers la *Plaine* et le *Marais* poitevins. Elle est grossie de la *Vendée*.

La *Charente* (360 kil.) est sinueuse comme la Sèvre-Niortaise. Elle a ses sources sur l'extrême lisière du Limousin. A Angoulême elle débouche définitivement en plaine, dans les *pays-bas* de Saintonge. Elle a pour affluents la *Tardoire* et le *Bandiat*, venus du haut Limousin, la *Touvre*, dont la source prodigieuse est sans doute une renaissance des eaux perdues par la Tardoire dans les fissures du terrain crétacé. La Charente arrose Cognac (10^m) et Saintes (3^m) dans son cours inférieur; soulevée par les marées jusqu'à Taillebourg, elle peut porter de grands navires; Rochefort a de vastes chantiers de construction sur ses rives. C'est de plus un fleuve d'une parfaite régularité.

La *Seudre* (80 kil.) reproduit en petit les mêmes phénomènes; mais son estuaire est ensablé.

La Garonne. — Le domaine de la Garonne, sorte de bassin, offre une certaine simplicité de composition géologique et de relief. Massif central, Cévennes et Pyrénées le limitent assez nettement. Toutefois il n'y a point de séparation tranchée entre Dordogne et Charente; et au sud-est la trouée de Naurouse rend les communications aisées entre les versants de la Méditerranée et de l'Océan.

Les pluies fournissent une alimentation abondante au

réseau fluvial de la Garonne; la moyenne oscille entre 0m,50 et 0m,75 dans la plaine; elle est beaucoup plus considérable dans le massif central et les Pyrénées. Et comme les affluents venus de ces deux systèmes plongent profondément dans la zone des roches imperméables, il y a là une cause d'excès dans l'alimentation. Qu'on pense enfin au tribut des neiges pyrénéennes. Fort heureusement l'évaporation compense cette surabondance d'humidité.

Longue de 605 kilomètres, la Garonne naît au val d'Aran, sur le territoire espagnol; ses sources étagées entre 1,400 et 2,200 mètres, se nourrissent aux glaciers et aux neiges de la Maladetta. Après la perte du *trou de Clèdes*, le fleuve devient français à la sortie du défilé du Pont-du-Roi (600m). Il passe les gorges de Saint-Béat, arrose Montréjeau et prend définitivement à Toulouse (129m) tous les caractères de fleuve de plaine.

A gauche la *Neste*, à droite le *Salat* et l'*Ariège*, véritables torrents, grossissent le cours supérieur de la Garonne. La Neste lui apporte les neiges fondues des monts de Bigorre. Le Salat, qui draine les pentes pyrénéennes entre le Montcalm et le Montvallier, lui verse 7 mètres cubes à l'étiage et 800 en temps de crue. L'Ariège, espagnol par ses sources, est tout aussi irrégulier; son cours inférieur arrose une plaine fertile. L'*Hers* recueille pour l'Ariège les eaux du massif, de Tabe.

A Toulouse les coteaux de Saint-Félix rejettent la Garonne vers le nord-ouest; désormais elle est plus proche du massif central, qui lui donnera ses affluents de droite. Le plateau de Lannemezan et les coteaux de l'Armagnac ne lui verseront à gauche que de pauvres ruisseaux.

Telles la *Save* et la *Gimone*, dont il faut secourir le maigre filet en été par les eaux canalisées de la Neste.

Le *Tarn* vient au contraire de la région de ruissellement intense du mont Lozère.

Il sort, au *saut de Sabo*, d'un étroit sillon des causses du Rouergue, et entre en plaine vers Albi (170^{m}), puis coule large et lent dans une direction parallèle à celle de la Garonne. Il conflue après un cours de 375 kilomètres, ayant traversé Montauban et Moissac. L'*Agout*, torrent rapide et abondant, lui vient des monts de l'Espinouse (180 kil.). L'*Aveyron*, plus long (240 kil.) lui apporte beaucoup moins d'eau des causses. Le Tarn, qui est souvent réduit à 20 mètres cubes en été, a plus d'une fois contribué pour 7,000 aux crues de la Garonne.

Le grand fleuve, grossi du Tarn, arrose Agen (42^{m}) puis reçoit à droite, par le *Lot*, un second contingent des eaux du massif central. Le *Gers* et la *Baïse*, à gauche, sont de pauvres filets d'eau que le canal de la Neste doit souvent soutenir.

Le *Lot* vient du massif du Lozère, comme le Tarn, et sort d'une source à 1,500 mètres d'altitude. Il se creuse dans les causses un ravin parallèle à celui de l'Aveyron, puis longe les monts d'Aubrac et traverse en replis sinueux les causses du Quercy. A Cahors sa vallée s'élargit; à Villeneuve il est en plaine; et, quand il rejoint la Garonne, après 480 kilomètres de cours, il n'est qu'à 29 mètres au-dessus du niveau de l'Océan. La *Truyère*, souvent aussi abondante que le Lot lui-même, lui apporte les eaux des monts d'Aubrac, de la Margeride et du massif du Cantal. Le Lot, comme le Tarn, et grâce aux mêmes causes, contribue aux crues de la Garonne pour une forte part.

Le *Dropt* en revanche lui apporte peu d'eau des plaines de Guyenne, comme le *Ciron* descendu des médiocres plateaux du pays d'Albret.

La *Dordogne* joue dans l'œuvre d'alimentation de la Garonne un rôle analogue à celui de la Vienne dans l'accroissement de la Loire : c'est le produit du ruissellement des pentes occidentales du massif central les mieux arrosées.

Longue de 496 kilomètres, la Dordogne naît sous le nom de *Dore*, à 1,700 mètres d'altitude au nord du puy de Sancy; la *Dogne* la rejoint bientôt. Elle coule d'abord du nord au sud, reçoit de la *Rhue* les eaux du Mont-Dore, du Cézallier et du Cantal, puis ressaisie par la pente normale du massif, court du nord-est au sud-ouest. Un couloir des causses la dévie d'est en ouest, comme le Tarn et le Lot; puis elle entre en plaine vers Bergerac (20^{m}). Mais auparavant, elle a reçu la *Vézère*, descendue des plateaux limousins par une série de gorges et de cascades; à la Vézère s'est jointe la *Corrèze*, qui vient des mêmes régions et a le même caractère.

Au delà de Bergerac la Dordogne serpente en décrivant une série de courbes ou *cingles*. Mais, avant de confluer, elle puise encore au massif central par le groupe d'affluents que résume l'*Isle*. L'Isle prend naissance dans les monts du Limousin, non loin d'une source qui descend vers la Vienne. L'*Auvezère*, qui l'accroît bientôt, vient aussi des hauteurs limousines. L'Isle et l'Auvezère ont, comme la Charente, des affluents qu'absorbent les fissures de la craie. La *Dronne*, qui grossit l'Isle à droite, est analogue.

La Garonne, large et abondante, a déjà arrosé la grande ville de Bordeaux, quand la Dordogne lui apporte le dernier tribut du massif central. Les deux courants réunis roulent en moyenne 1,200 mètres cubes par seconde, desquels 700 sont la part de la Garonne; les crues décuplèrent ce débit lors des inondations de 1875. Le flux se partage dans l'estuaire, entre la Garonne et la Dordogne, qui, réunies, prennent le nom de Gironde; mais la Garonne est plus favorisée et peut abriter le port vaste et prospère de Bordeaux, tandis que Libourne peut à peine recevoir de faibles navires de mer. L'estuaire girondin est menacé d'ensablement; une série d'îlots et de bancs fait suite à la pointe d'Ambès et continue à diviser le fleuve sur une lon-

gueur de plusieurs kilomètres. La Gironde a une largeur variant de 13 kilomètres à 4.

Les inondations sont un terrible fléau du cours supérieur et moyen de la Garonne. La cause la plus fréquente est une fonte trop rapide des neiges pyrénéennes. Aussi la ville que ce fléau éprouve le plus cruellement est Toulouse, située en plaine, au point où le fleuve encore étroit concentre les eaux des vallées de la Neste et des autres torrents pyrénéens. La Dordogne doit la régularité relative de son débit à ce fait que l'Isle lui apporte ses eaux au moment où le lit est déjà large et sous l'influence des marées.

Adour et fleuves côtiers des Landes. — L'Adour rappelle la Garonne supérieure ; il est pyrénéen par excellence. C'est une Garonne sans les eaux du massif central. Mais l'Adour se tient toujours à proximité de la montagne ; il en résulte que son domaine est en moyenne le plus arrosé que possède fleuve de France. Son cours moyen traverse la Basse-Gascogne, où les pluies ne dépassent pas $0^{m},75$ par an ; mais par son cours supérieur et par de nombreux affluents il draine une zone pyrénéenne où les précipitations atteignent 1 mètre et $1^{m},50$. En revanche il traverse des pays où l'évaporation est intense et la perméabilité du sol assez considérable en moyenne.

Il n'y a aucune séparation notable, tranchée, entre les domaines de l'Adour et de la Garonne, ni dans la zone des cours supérieurs, ni dans celle des cours moyens. Entre l'estuaire girondin et l'embouchure de l'Adour, la transition est formée par une série de petits fleuves débouchant dans des bassins maritimes, ou traversant des étangs pour se rétrécir ensuite avant de tomber à la mer ; tels sont la *Leyre* et le *courant de Mimizan*.

L'*Adour* commence à 1,930 mètres d'altitude, dans les

monts de Bigorre, son cours de 335 kilomètres. Il devient très vite fleuve de plaine. Tarbes (304^{m}), Vic-en-Bigorre (217^{m}) marquent ses principales étapes ; il traverse enfin le pays de petites collines de la Chalosse, puis les Landes. Dans son trajet, et en demi-cercle, il recueille à gauche des rivières pyrénéennes souvent plus grosses que lui, à droite le maigre tribut des cours d'eau de Lannemezan, de l'Albret et des Landes.

Ainsi le *gave de Pau*, sorti à 2,800 mètres d'un glacier voisin de la brèche de Roland, prime l'Adour. Le *gave d'Oloron* apporte au gave de Pau les eaux de plusieurs autres gaves nés au cœur de la montagne. La réunion de ces gaves septuple le volume de l'Adour.

A droite au contraire, sauf l'*Arros*, pyrénéen comme le fleuve principal, l'Adour ne reçoit par la *Midouze* (Midou et Douze) que le faible appoint des ruisseaux et des étangs landais. Le *Luy* est souvent à sec.

L'embouchure de l'Adour, qui verse en moyenne plus de 250 mètres cubes à l'Océan, s'est déplacée, et est menacée d'obstruction par le travail des marées ; et pourtant le cours inférieur du fleuve est profond et d'une bonne navigabilité. La *Bidouze* et la *Nive*, tributaires de ce cours inférieur, n'ajoutent d'ailleurs presque rien au volume du fleuve.

La *Nivelle*, dont le cours inférieur est seul français, la *Bidassoa*, partiellement frontière entre la France et l'Espagne, sont les derniers fleuves de notre versant atlantique.

§ IV. — Tributaires de la Méditerranée.

Aperçu général. — L'hydrographie du versant méditerranéen est déterminée par un ensemble tout différent de conditions orographiques et climatériques. La Méditerranée reçoit d'abord les eaux des Pyrénées orientales. Le

massif central n'intervient plus dans cette région que pour une faible part; la pente orientale des Cévennes, si rapide et si peu développée, envoie, soit directement à la mer, soit dans le Rhône, quelques torrents. Les plateaux du nord-est, Côte-d'Or, plateau de Langres et Faucilles, versent leurs eaux à la Saône. Enfin deux grands systèmes montagneux interviennent dans la formation du réseau fluvial de la zone méditerranéenne, le Jura et les Alpes. Le rôle prépondérant appartient, bien entendu, aux massifs alpestres : dès lors les glaciers entrent en ligne de compte.

Sur ce versant, la France possède en partie le Rhône, que la saison chaude n'éprouve pas, que la fonte des neiges et des glaces soutient efficacement en temps de sécheresse. En revanche la saison des pluies étant bornée à quelques mois dans notre zone de climat méditerranéen, les cours d'eau du Languedoc et de la Provence, qui naissent sur la lisière littorale, sont de véritables torrents. La Corse a le régime de la France alpestre du sud-est.

En outre les pluies sont très abondantes dans la France méditerranéenne à cause de l'importance du relief.

La composition géologique y est très variée; mais en somme les couches perméables, jurassiques, crétacées, tertiaires, y dominent.

Fleuves côtiers issus des Pyrénées et des Cévennes. — Aux Pyrénées la Méditerranée doit le Tech et la Tet. Le *Tech* sort à 2,000 mètres des Pyrénées granitiques; la *Tet* a la même origine, mais sert aussi de déversoir à plusieurs lacs. Ce sont deux torrents, tantôt presque à sec, tantôt débordés et furieux.

L'*Agly* vient des Corbières et présente les mêmes caractères.

L'*Aude* a ses sources sur le versant sud-est du massif de Carlitte, puis sort de son étroit ravin pour longer les

Corbières jusque vers Carcassonne, où les contreforts de la Montagne-Noire la rejettent à l'est. Là, à 91 mètres, l'Aude devient fleuve de plaine. C'est un torrent qui passe en quelques heures de l'état de ruisseau de 5 mètres cubes à la condition d'énorme fleuve de plus de 3,000; ses érosions ont supprimé l'ancien golfe de Narbonne.

Les Cévennes donnent aussi naissance à des torrents, à l'*Orb*, dans lequel les monts de l'Espinouse versent 3 ou 2,500 mètres cubes, à l'*Hérault*, qui prend, en temps de crue, 4,000 mètres cubes sur les pentes des Garrigues et de l'Aigoual, au *Vidourle*, le plus caractérisé des torrents de la région par ses excès.

Le Rhône. — Ce grand fleuve, alpestre par excellence, long de 812 kilomètres dont la France possède 531, draine près de 98,000 kilomètres, carrés de notre sol. Il est supérieur à tous nos fleuves par son volume. Le relief extérieur de son domaine lui forme presque une ceinture parfaite. Cependant la plaine de Languedoc mène sans obstacle important, du Rhône inférieur à la plaine toulousaine par la dépression de Naurouse; les seuils du Charolais, de la Bourgogne, des Faucilles, ménagent des communications entre le Rhône d'une part, la Loire moyenne, la Seine et la haute Moselle de l'autre. Cependant, d'une manière générale, le réseau du Rhône est plus isolé des réseaux voisins que ceux de la Seine, de la Loire et de la Garonne.

Dans la région même du Rhône, les plaines sont l'exception; les pentes rapides dominent. Grand contraste de climat entre les diverses parties du bassin rhodanien : climat méditerranéen dans le bas Languedoc et la Provence, mélange de climat séquanien et lorrain, suivant l'altitude dans les pays qu'arrose la Saône, transition dans la moyenne vallée du Rhône.

La source est à 1,753 mètres d'altitude, en Suisse, dans

le canton du Valais. Après avoir réuni les torrents des Alpes Bernoises et des Alpes Pennines, il entre trouble et boueux dans le lac de Genève, en sort pur et limpide. Bientôt après, l'*Arve* lui apporte à gauche le tribut des glaciers du Mont-Blanc. Le Rhône entre en France à sa sortie de l'étroit couloir qu'il sillonne entre le Jura et les monts de Savoie. Il se perd (*perte du Rhône*) près du fort de l'Écluse, puis rase les pentes du Jura et entre dans la plaine tertiaire de la Bresse à 200 mètres d'altitude.

Du Jura il reçoit la *Valserine* et l'*Ain* (199 kil.), des contreforts de la Savoie le *Fier*, émissaire du lac d'Annecy.

Après cette première partie de son cours, impétueux et rapide, le Rhône, à 162 mètres d'altitude, se grossit de *la Saône*.

Cette rivière draine, sur une étendue de 30,000 kilomètres carrés, le Jura occidental et septentrional, les Vosges méridionales, les Faucilles, le plateau de Langres, la Côte-d'Or et les monts Charolais. Lente et paisible comme la Seine, longue de 455 kilomètres, elle naît dans les Faucilles à 396 mètres. La *Lanterne* et l'*Oignon* lui apportent quelques torrents vosgiens, l'*Amance*, la *Vingeanne* et la *Tille*, le tribut du plateau de Langres et des monts de la Côte-d'Or.

Mais elle est encore pauvre quand le *Doubs* lui amène, après 430 kilomètres de cours, les eaux du Jura. Le Doubs, au cours sinueux, aux cascades pittoresques, comme le « saut du Doubs », traverse le plateau de Franche-Comté, au centre duquel une de ses boucles entoure Besançon (245^{m}). Au sud de Dôle commence son cours en plaine. Le Doubs vaut la Saône à son confluent.

La Saône, ainsi enrichie, prend encore la *Seille*, qui draine les étangs de la Bresse.

Le Rhône, en contraste frappant avec la Saône, continue de Lyon à la mer sa course rapide. Le *Gier* est le

plus important des cours d'eau qui lui viennent à droite des monts du Lyonnais, du Pilat et des Boutières.

L'*Isère*, née à 2,320 mètres à l'issue d'un glacier voisin du col d'Iseran, résume les torrents des Alpes du Dauphiné et de la Savoie ; elle arrose la large vallée du Graisivaudan. L'*Arc* (source à 2,800^{m}) double l'Isère par l'apport des eaux de la Maurienne. Le *Drac*, aussi abondant et moins régulier encore, descend le long du Champsaur et du Pelvoux.

L'*Erieux*, l'*Ardèche* et le *Gard*, torrents des Cévennes, donnent au Rhône tantôt trop peu, tantôt beaucoup trop d'eau.

Entre l'Isère et la Durance, les derniers contreforts des Alpes françaises lui envoient la *Drôme* et la *Sorgues*. Cette dernière est alimentée par la célèbre fontaine de Vaucluse, qui verse en moyenne plus 15 mètres cubes à la seconde.

La *Durance* (380 kil.), torrent alpestre, comme l'Isère, draine les Alpes Cottiennes et Maritimes. Elle jaillit aux environs du mont Genève, puis se grossit bientôt des belles sources de la *Clairée* et de la *Guisanne*, près de Briançon. La vallée de la Durance s'élargit vers Sisteron; mais dans son lit, souvent large de plus 2 kilomètres, l'eau est ou rare ou surabondante.

Jadis la Durance gagna directement la Méditerranée par le golfe de Fos ; aujourd'hui elle débouche dans le Rhône au sud d'Avignon. Le *Guil*, issu du mont Viso, l'*Ubaye*, enfermée dans une étroite vallée entre les Alpes Cottiennes et Maritimes, le *Verdon* (170 kil.), nourrissent la Durance d'eaux alpestres. Cet affluent, qui ne verse en moyenne au Rhône que 50 mètres cubes par seconde, lui en apporte 100 fois plus en temps de grande crue.

Le Rhône se divise en plusieurs bras près d'Arles. La principale embouchure est celle de gauche, le *Grand-*

Rhône, qui porte à la mer presque les 9 dixièmes des eaux; le reste s'écoule par le *Petit-Rhône*. Le *Vieux-Rhône* et le *Rhône-Mort* ne sont guère des embouchures que pendant les périodes de crues. Le Rhône verse en moyenne à la mer plus de 2,000 mètres cubes, plus de 500 à l'étiage, 14,000 en temps de crue considérable C'est donc un fleuve d'une certaine régularité, si on le compare à la Loire : il doit cette compensation de son régime au lac de Genève, qui diminue de moitié le torrent fougueux qu'il a reçu. En outre il n'y a pas coïncidence entre les crues des torrents alpestres de la rive gauche et celles des torrents que les Cévennes forment à droite. Ce sont en somme les Alpes qui règlent le Rhône par leurs glaciers et leurs neiges, puisque c'est en été, au moment de la fonte des neiges, que le fleuve est le plus abondant.

Le Rhône est, de tous les fleuves français, l'agent le plus actif de dénudation et d'érosion du sol : les torrents alpestres et cévenols transportent une énorme quantité d'alluvions. De là des changements de lit du fleuve et la formation d'un vaste delta. Le Rhône, malgré tous les efforts des ingénieurs, est resté incorrigible et ajoute toujours, au-devant de ses bouches, des *barres* funestes à la navigation. Ses apports annuels, évalués à plus de 20 millions de mètres cubes, accroissent le rivage d'une bordure d'environ 15 mètres de largeur. La *Camargue*, à travers laquelle les bras du fleuve se sont plus d'une fois détachés, comptera bientôt 8,000 kilomètres carrés, étendue supérieure d'un tiers à celle du département de la Seine.

Lisière méridionale des Alpes. — Dans cette zone où l'année se divise très nettement en une saison sèche et en une saison humide, l'écart est naturellement considérable entre le débit d'étiage et le débit de crue des fleuves. En

réalité le débit moyen n'est plus même un fait intéressant ; le régime de ces cours d'eau est, par excellence, oscillatoire et changeant. Tel est l'*Arc* (85 kil.) qui descend des monts de Sainte-Victoire dans l'étang de Berre. Les excès de l'*Argens* et du *Var*, qui coulent dans des lits imperméables ou peu perméables, sont encore mieux caractérisés. Le *Var* (135 kil.) cumule deux causes d'exagération : assez profondément enfoncé dans les hauts monts pour devoir des crues à la fonte des neiges, au printemps, il est souvent aussi gonflé outre mesure par les pluies d'hiver. La *Tinée* et la *Vésubie*, ses affluents, sont aussi volumineux que lui au moment de la réunion.

Corse. — En Corse le climat insulaire tempère les excès qui donnent à la France du sud-est des torrents si redoutables. Les cours d'eau du versant occidental ont tous leur lit dans des roches imperméables, des pentes rapides, un volume peu considérable et peu constant. Le versant de l'est-nord-est, où les terres sont plus perméables et les pentes plus douces, possède les sources les plus constantes, les fleuves les plus permanents.

Le *Golo* (85 kil.), descendu du mont Cinto, est le plus abondant de l'île avec le *Tavignano* qui débouche dans la plaine d'Aléria. Le *Liamone*, sur le versant occidental, est le seul torrent qui ne soit jamais complètement à sec.

Résumé sur l'hydrographie des fleuves. — Nos fleuves, sauf le Rhône et la Loire, sont médiocres de longueur et de volume. Le caractère propre de notre réseau fluvial, comme de nos montagnes et de notre climat, c'est la variété et l'articulation. Et pourtant, dans ce pays accidenté, point de séparations excessives, point de barrières infranchissables entre les domaines des différents cours d'eau. Nous verrons ce que l'industrie et le commerce de

la France doivent à la structure variée, à l'articulation de ses fleuves et de ses rivières ; l'œuvre de la canalisation y a été facile et féconde en bienfaits.

§ V. — **Lacs et marais.**

La France est pauvre en lacs. Les plus importants sont situés dans les grands systèmes montagneux. Les Alpes, le Jura, les Vosges, les Pyrénées, le massif central ont leurs bassins lacustres, peu étendus pour la plupart.

Aux Alpes appartiennent les plus importants. Le *lac du Bourget*, d'une superficie de 75 kilomètres carrés, est enchâssé, à 236 mètres d'altitude, entre des ramifications des monts des Bauges et de la Grande-Chartreuse. Il se vide dans le Rhône par le *canal de Savières*. Le *lac d'Annecy* (28 kil. carrés) s'écoule dans le *Fier*, affluent du Rhône. Le *lac de Genève* ou *Léman* forme la transition entre les lacs alpestres et ceux du Jura. Ce régulateur du Rhône couvre une superficie d'environ 600 kilomètres carrés. En voie de comblement, comme les autres lacs alpestres, le Léman mesura autrefois 90 et 100 kilomètres de longueur au lieu de 75.

Les lacs du *Jura*, très nombreux, mais en général petits sont allongés du sud-sud-ouest au nord-nord-est, dans le sens des plissements parallèles du système ; ils se déversent par des cascades à travers les cluses. On cite les lacs de *Joux*, de *Saint-Point* et de *Nantua*.

Les *Pyrénées* le cèdent aussi de beaucoup aux Alpes à cet égard. La brièveté de leurs vallées rapides et sans grandes sinuosités, leur disposition en arête rectiligne, empêchent la formation de grands lacs. Les lacs de *Gaube*, *d'Oo*, de *Lourdes*, etc., sont généralement situés à une grande altitude.

Les *Vosges* ont les lacs petits et célèbres par leurs

paysages, de *Gérardmer*, de *Longemer* et de *Retournemer*.

Les hautes terres du *massif central* emprisonnent quelques lacs. C'est le *Pavin*, qui remplit, à 1,200 mètres d'altitude, le cratère d'un ancien volcan, et le lac d'*Issarlès* dans le Vivarais.

Tout au plus peut-on citer chez nous comme exemple de lac de plaine le *lac de Grandlieu*, dont la profondeur atteint rarement 2 mètres ; c'est une forme intermédiaire entre le lac et l'étang, presque un marais.

Malgré de savants travaux et un drainage poursuivi pendant plusieurs siècles, la France compte encore des régions assez développées de marais et d'étangs. Le *plateau lorrain* forme, dans sa partie septentrionale, plusieurs cuvettes d'*étangs*, ceux *de Lindre* et de *Gondrexange ;* les étangs des *Dombes* et de la *Bresse* sont graduellement asséchés. Enfin dans les plaines éloignées de la mer, la *Brenne*, la *Sologne* et la *Champagne* contiennent un grand nombre d'étangs et de marais.

Derrière les cordons littoraux et les dunes se sont accumulés de grands étangs, ceux de *Carcans*, de *Lacanau*, de *Cazau*, de *Sanguinet*, de *Biscarosse* et de *Parentis*, entre les embouchures de la Gironde et de l'Adour. Les uns sont sans écoulement, les autres se déversent à la mer soit par un chenal particulier, soit par l'intermédiaire d'un étang voisin pourvu lui-même d'un émissaire. Sur la côte méditerranéenne, le recul de la mer sur laquelle empiètent les alluvions de tant de torrents, a produit une accumulation analogue d'étangs derrière la ceinture littorale. Le Roussillon a les étangs de *Saint-Nazaire* et de *Leucate ;* le Languedoc ceux de *Sijean*, de *Thau*, de *Maguelonne*, de *Mauguio*, du *Vaccarès*.

CHAPITRE V

LES CÔTES

Aperçu général. — La France est baignée au nord et au nord-ouest par la mer du Nord et la Manche, à l'ouest par l'Atlantique, au sud par la Méditerranée. Ses côtes ont un développement d'à peu près 2,700 kilomètres, dont 2,075 environ sur l'Océan et les mers secondaires du Nord, 625 sur la Méditerrannée. Chacune de ces deux grandes faces du littoral français peut être divisée en plusieurs sections, suivant les différences de composition géologique et de relief.

§ I. — Les côtes du nord et de l'ouest.

Mer du Nord et Pas de Calais. — La France possède sur la mer du Nord environ 70 kilomètres d'un littoral bas et même déprimé. Derrière une plage bordée de dunes d'une hauteur moyenne de 15 mètres se développent des plaines situées au-dessous du niveau de la mer : ce sont les *Moëres*, alluvions fécondes que les Flamands sauvent de l'invasion marine par des digues. C'est grâce à ces gains continuels de la terre sur l'eau que l'ancien golfe de Saint-Omer s'est effacé de la carte. Ainsi, le lit de la mer, peu profonde d'ailleurs, n'est que la continua-

tion en pente douce de ces plaines basses; des bancs, comme ceux qui s'étendent au-devant de Dunkerque, sont souvent recouverts au large par une faible épaisseur d'eau. La côte, peu articulée, presque rectiligne, offre peu d'abris, en dehors de *Dunkerque* et de *Calais*, que de récents travaux ont enfin pourvus de bons ports. Vers Calais elle se resserre et forme le *détroit du Pas-de-Calais*, large de 31 kilomètres : à l'ouest de Calais elle se relève en une falaise de craie qui détache les caps *Blanc-Nez* et *Gris-Nez;* l'un à 100, l'autre à 50 mètres au-dessus du niveau de la mer. Les vagues, très violentes dans cet étroit passage, travaillent sans cesse à la destruction des falaises, qui reculent d'environ 25 centimètres par an.

Artois, Picardie, pays de Caux. — Les falaises jurassiques du Boulonnais ont déjà une articulation bien supérieure au rivage du Pas-de-Calais. Le *cap d'Alprech* y est saillant, et le port de *Boulogne* a profité d'une indentation marquée de la ligne littorale.

Entre le cap d'Alprech et l'embouchure de la Somme reparaissent les basses plages d'alluvion qu'il a fallu protéger et fixer par des plantations d'arbres et de roseaux. Les seuls abris et ports de ce littoral déprimé sont les embouchures des fleuves côtiers, Canche, Authie et Somme, dont les passes s'ensablent rapidement : Montreuil, Étaples, Saint-Valéry-sur-Somme sont des ports en décadence.

Mais bientôt la côte se relève sous l'influence des hauteurs du pays de Caux, du Roumois et du Lieuvin ; les falaises crayeuses y dominent souvent les flots de plus de 100 mètres. Elles s'avancent déjà en caps plus saillants comme la pointe d'*Ailly*, le cap d'*Antifer*, le cap *de la Hève;* quant aux ports de cette région, ils sont le plus souvent resserrés entre deux falaises, au débouché d'une

vallée fluviale perpendiculaire à la ligne des côtes. La meilleure articulation, malgré la présence des bancs de sable, est l'*estuaire de la Seine*. *Le Havre* s'est naturellement placé au débouché du grand fleuve que la marée remonte jusqu'à Rouen. *Dieppe*, *Fécamp*, *Saint-Valéry-en-Caux*, sont des ports médiocres.

La mer, peu profonde entre le littoral du pays de Caux et l'Angleterre, gagne avec rapidité sur la terre ferme, surtout vers le cap de la Hève.

Calvados et Cotentin oriental. — La côte du Calvados est, en général, plate, tantôt développée en belles grèves sablonneuses, tantôt bordée de petites dunes ou même de collines médiocres ; les falaises ne sont continues qu'entre Port-en-Bessin et la baie de la Vire. Les contours y sont mous et arrondis ; pas de golfes ramifiés, sauf au point où la péninsule du Cotentin se soude au Bessin, à l'embouchure de la Vire et de la Taute. Au large, un cordon de rochers, où vint se briser le *Salvador* (Calvados) de l'Invincible Armada, court en face des plages sablonneuses. Quelquefois aussi les bancs de sable se prolongent très loin, comme ceux qui portent les îles de *Saint-Marcouf* et de *Tatihou*.

Les abris formés par des estuaires de fleuves côtiers n'ont permis que l'établissement de petits ports de pêche comme *Courseulles* et *Isigny*. Mais déjà, au nord-est du Cotentin, la *rade de la Hougue* annonce une côte plus articulée.

Cotentin septentrional et occidental. — A la pointe de Saire commence la zone des côtes de roches anciennes. Ces côtes sont composées de roches schisteuses et granitiques. Le promontoire oriental de la péninsule avec les *pointes* saillantes *de Barfleur* et *de Saire* est bas. Au nord

s'ouvre une large baie, où Cherbourg est mal abrité des vents furieux de ces parages par l'*île Pelée* et par sa *digue.* Le *cap de la Hague* termine, au nord-ouest, une autre péninsule rocheuse du Cotentin, allongée, creusée de baies, hérissée de pointes rocheuses comme le *nez de Jobourg.* Au nez de Jobourg, à la *pointe du Roc*, une lisière sablonneuse s'est déposée dans des anses largement ouvertes (*anse de Vauville*), ou le long d'une côte rectiligne; mais des caps et des golfes rocheux, *cap Carteret, havre de Porbail,* interrompent la série des dunes et des grèves sablonneuses. Il en est de même entre Granville et la *baie du mont Saint-Michel;* la côte doit ce relief à la terminaison occidentale des collines de Normandie.

Au large, le roc du *mont Saint-Michel*, les *Chausey*, le *plateau des Minquiers, Jersey, Guernesey, Aurigny,* parsèment un plateau sous-marin qui fut jadis partie intégrante du continent. Entre ces archipels et la côte, dans le *raz de Blanchard* et le *passage de la Déroute*, se forment des vents locaux et des courants redoutés.

La mer ronge les roches de cette région avec une rapidité que constatent les observations des géologues et les traditions historiques. Les Chausey et Jersey tenaient sans doute encore à la côte au temps de la conquête romaine ; la baie du mont Saint-Michel fut formée par une invasion des flots datant du commencement du huitième siècle (709).

Bretagne. — La péninsule bretonne, avec ses caps de granit, de gneiss, de schiste, est le chef-d'œuvre d'articulation de notre pays. Son littoral est d'abord assez bas dans la partie occidentale du golfe de Saint-Malo ; c'est entre Dol et Cancale que les rochers élevés commencent à se montrer. Rien de plus découpé que la protubérance granitique qui porte les *pointes du Groïn* et *du Meinga;* les

baies de Saint-Malo et *de Saint-Servan* sont des mieux caractérisées. L'articulation devient encore plus délicate avec la *baie de la Frénay* et le *cap Fréhel*, se dressant à 80 mètres au-dessus des vagues. La *baie de Saint-Brieuc*, qui s'ouvre au sud-ouest du *cap d'Erquy*, la *baie de Paimpol*, les nombreux estuaires qui abritent des ports de pêche comme *Tréguier*, se succèdent à de courts intervalles. La *presqu'île de Léon* n'est pas moins riche en découpures et en saillies, comme les *pointes de Bloscon*, de *Penmarch*, de *Corsen*, de Saint-Mathieu, comme les *baies et estuaires de Morlaix*, *de l'Aberbenoît*. En face de l'Atlantique, le dédale est encore plus complet sur la côte du Finistère. Entre la *pointe Saint-Mathieu* et la *pointe du Raz* s'avance le triple môle de la *péninsule de Crozon*, qui détermine la *rade de Brest* si merveilleusement articulée, et la *baie de Douarnenez*, plus vaste, mais moins bien fermée. La *baie d'Audierne* est basse et ouverte aux tempêtes. Puis les hautes terres granitiques se rapprochant de la mer, on rencontre une nouvelle série d'articulations avec moins d'altitude, il est vrai, que sur la côte de Léon. L'*anse de Bénodet* et la *presqu'île de Quiberon* montrent à nu les granits plongeant dans l'Océan : la *baie de la Forêt*, le *Morbihan*, l'*estuaire de la Vilaine*, voilà les principales anfractuosités que déterminent les pentes méridionales de la Montagne-Noire et les landes de Lanvaux. Un port de pêche, *Cancarneau*, un arsenal et port de guerre, *Lorient*, s'élèvent sur cette côte. Au nord de l'estuaire de la Loire, la *pointe du Croisic* marque la fin de la Bretagne articulée et maritime par excellence; on y compte encore les abris de la *baie du Croisic*, de la *baie du Pouliguen* et le port de *Saint-Nazaire* créé de main d'homme.

La Bretagne, située à l'avant-garde des tempêtes océaniques, subit des assauts autrement redoutables que ceux

de la Manche. Aussi que d'îlots détachés jonchent les côtes de la péninsule! Au nord, l'*île Bréhat*, les *Héaux*, les *Sept-Iles*, *Batz*, l'*Ile-Vierge;* à l'ouest, les *roches de Porsal*, *Ouessant*, *Molène*, *Béniguet*, laissent entre elles et le littoral des passages où la mer court houleuse et rapide; tels, le *passage du Fromveur* et le *chenal du Four*. L'*île de Sein*, la *chaussée de Sein*, les *roches de Penmarch*, *Glenans*, *Groix*, *Belle-Ile*, *Houat*, *Hœdic*, marquent la ligne de l'ancien littoral. Si la mer a beaucoup diminué la Bretagne, la *presqu'île de Quiberon* fut, en revanche, une île que les apports de l'Océan ont rattachée à la terre ferme.

Vendée, Aunis et Saintonge. — Ce littoral est plat en général, et son dessin très rudimentaire. Tantôt ce sont des étendues presque rectilignes, tantôt des baies largement ouvertes et pauvres en ramifications. La *pointe de Saint-Gildas* est encore bretonne par sa nature rocheuse; la *pointe de l'Aiguille* est déjà une saillie peu remarquable. De même, la *baie de Bourgneuf* est largement ouverte et s'envase sur une grande étendue; la *rade des Sables-d'Olonne* est médiocre. Les meilleurs abris de cette côte sont encore les estuaires, comme celui de la Charente, qui mène au port de guerre de *Rochefort*. *La Rochelle* n'est sauvée de l'invasion des sables qu'au prix de grands sacrifices.

En effet, mer et fleuves contribuent à ensabler ce rivage; une série d'îles marque la ligne des anciennes côtes. *Noirmoutier*, où l'on peut se rendre à pied sec à marée basse, est à peine une île; le *détroit de Fromentine*, qui la coupe de la terre, est intermittent. *Yeu* est rocheuse à l'ouest, sablonneuse du côté de la France. *Ré* et *Oléron*, les plus grandes de ce groupe d'îles, sont séparées l'une de l'autre par le *pertuis d'Antioche*, et du continent,

la première par le *pertuis Breton*, la seconde par le *pertuis de Maumusson*. Saint-Martin de Ré et le port de la petite *île d'Aix* sont les meilleures rades de cette région. Les transformations y sont rapides : la baie de Bourgneuf se comble et Noirmoutier se rattache de mieux en mieux à la terre ferme; la *baie de l'Aiguillon* est le faible reste d'un grand golfe. En revanche, Ré, Oléron et l'île d'Aix sont graduellement rongées et démolies. Enfin plusieurs points des côtes de Poitou et d'Aunis marquent un mouvement séculaire d'exhaussement.

Landes. — Au sud de la *pointe de Graves* commencent les dunes landaises. Là les vagues frappent la terre basse, la rongent et rejettent le sable en cordons de dunes dont il a fallû enrayer le progrès par des plantations. Aucun golfe, sauf aux endroits où la barrière de dunes, brisée, a laissé pénétrer la mer dans des bassins, comme le *bassin d'Arcachon;* point d'autres caps que les cordons littoraux coupés de la terre ferme, comme le *cap Ferret*. La côte est donc inhospitalière ; il est question de créer un abri à *Cap-Breton*.

C'est l'ingénieur *Brémontier* qui, à la fin du dix-huitième siècle, commença des travaux et des plantations pour arrêter l'invasion des dunes.

Littoral pyrénéen. — Entre Biarritz et la frontière d'Espagne apparaissent des caps rocheux déterminés par le rapprochement des Pyrénées vers la côte. Les ports y sont d'ailleurs rares et mal protégés; *Saint-Jean de Luz* est le meilleur et le plus fréquenté.

§ II. — Le littoral méditerranéen.

Aperçu général. — Notre littoral méditerranéen se compose d'une longue lisière plate que bordent, à l'est et

à l'ouest, les côtes rocheuses déterminées par les Pyrénées et les ramifications des Alpes maritimes. La Méditerranée est assez peu profonde à quelques kilomètres des côtes, sauf vers le golfe de Gènes. La pente du littoral est surtout brusque au large des Alpes et des Pyrénées. Dans nos parages, l'oscillation des petites marées méditerranéennes ne paraît pas dépasser quelques centimètres.

Côte pyrénéenne ou du Haut-Roussillon. — Là les Albères donnent à la côte ses articulations. Du *cap Cerbère* à Collioure se développe une série de roches élevées aux nombreuses découpures. Le *cap Béar* domine les flots de 200 mètres. La *baie de Port-Vendres* est devenue un des meilleurs abris de la France méridionale.

Bas-Roussillon et Languedoc. — Puis, au nord-ouest de Collioure, apparaissent des plages basses, des séries de cordons et d'étangs littoraux. Çà et là quelques collines forment des *caps* plus saillants, ceux de *Leucate* et *d'Agde*. Aux bouches du Rhône, le delta présente un dessin plus varié. Les golfes de cette région ne sont que des étangs dont le cordon littoral s'est rompu ; tel l'*étang de Sijean*, le *golfe d'Aigues-Mortes*. L'*étang de Berre* est déjà bordée par quelques contreforts des Alpes de Provence. Les torrents comblent graduellement les étangs et envoient à la mer des alluvions qu'elle rejette en cordons littoraux.

Le seul port de quelque valeur dans le Languedoc est *Cette*, construit à grands frais et déjà menacé par l'ensablement ; et cependant le *golfe du Lion* est un des parages les plus dangereux de la Méditerranée.

Provence. — Au *cap Couronne* commence la côte de Provence, seule digne de rivaliser avec la péninsule bre-

tonne. Les caps, les presqu'îles y sont d'une saillie remarquable, les golfes bien ramifiés; enfin des archipels, rocheux comme le littoral, viennent ajouter à ces avantages. Entre le cap *Couronne* et le *cap Croisette* s'ouvre le golfe de Marseille, abri de notre premier port de commerce. Au large, les îles *Ratonneau* et *Pomègue* couvrent des vents du large le port du *Frioul*. Entre le cap Croisette et le *cap Sicié*, les *baies de Cassis*, de *la Ciotat*, de *Saint-Nazaire* échancrent la côte. C'est une large presqu'île terminée à l'est par le *cap Cépet* qui enferme la *rade de Toulon*, notre grand arsenal maritime du sud. Un autre groupe de baies se développe entre la *presqu'île de Gien* aux formes délicates et fines, le *cap Lardier* et les îles d'Hyères. Ce rempart insulaire a donné à la *rade d'Hyères* le rôle de champ de manœuvres de nos escadres; les îles elles-mêmes, *Porquerolles*, *Port-Cros* et l'*île du Levant*, abritent de bons mouillages. La côte qui s'élève en face des îles d'Hyères est déjà orientée du sud-ouest au nord-est; la *baie de Saint-Tropez* y est fermée par la péninsule que termine le *cap Camaret*. Plus loin, le *golfe de Fréjus* se comble rapidement des alluvions de l'Argens. Les plus belles articulations de notre littoral des Alpes-Maritimes à l'est, sont le *golfe de la Napoule*, le *golfe Jouan*, la *rade de Villefranche*, les *caps de la Garoupe* et *Ferrat;* l'archipel des *Lérins* forme aussi un bon abri.

Du cap Couronne à la frontière italienne les ports sont nombreux et actifs ; Marseille, Toulon et Nice sont les principaux, sans compter tous les centres de pêche.

Corse. — L'île de Corse, avec un développement côtier de près de 500 kilomètres, présente surtout à l'ouest, où la montagne touche la mer, de remarquables articulations. Au Nord, le *cap Corse* termine une longue péninsule rocheuse.

A la racine de cette péninsule, au sud de Bastia, commence la côte plate que découpent seulement des étangs et de petits estuaires. Vers la *punta di Pinarello* apparaissent les granits du noyau montagneux de l'île; et bientôt s'ouvre le *golfe de Porto-vecchio*, grand et bien abrité. Après les dangereux parages des *bouches de Bonifacio*, le littoral suit, jusqu'au *golfe de Valinco*, une direction du sud-est au nord-ouest; puis jusqu'à Calvi il fait face à l'ouest. Très découpé, il forme le *golfe d'Ajaccio* avec le groupe des *îles Sanguinaires*, puis la *rade de Calvi*. Enfin le grand *golfe de Saint-Florent* entaille l'île au nord-ouest.

Résumé. — La France est donc, dans l'ensemble, inférieure à plusieurs des grands pays maritimes de l'Europe en articulation côtière. La péninsule des Balkans, l'Italie, les Iles-Britanniques, la Norvège, ont été beaucoup plus favorisées que nous par la nature. Mais des travaux importants ont amélioré depuis un siècle l'œuvre de la nature, et tempéré les inconvénients de notre structure littorale. Citons les défenses artificielles de Cherbourg, les bassins du Havre, de Marseille, de Dunkerque, de Boulogne, de Cette, l'approfondissement des estuaires de la Seine jusqu'à Rouen, de la Gironde et de la Garonne jusqu'à Bordeaux. Les points importants ou dangereux de nos côtes ont été éclairés par des phares dont quelques-uns sont des chefs-d'œuvre d'architecture pratique. Il reste beaucoup à faire. N'oublions jamais que si plusieurs contrées d'Europe ont reçu de la nature plus d'avantages que nous, d'autres, comme l'Allemagne, ont travaillé au moins autant que nous à corriger les défauts de leur position maritime.

DEUXIÈME SECTION

REVISION DE LA GÉOGRAPHIE HISTORIQUE, POLITIQUE ET STATISTIQUE.

Influence de la géographie physique sur l'histoire et la politique. — L'étude de la géographie physique du sol français est une première réponse, une présomption importante pour la résolution de tous ces problèmes. Existe-t-il une région naturelle bien déterminée qui porte ce nom de France, ou est-ce par un caprice de la fatalité historique qu'un peuple s'est formé, uni et développé sur le sol que nous possédons aujourd'hui, qu'à travers des alternatives de discordes, l'unité s'est faite et comme retrempée à plusieurs reprises? On a souvent contesté à notre France cette qualité de région naturelle. Mais la France n'est-elle pas, dans l'histoire comme dans la géographie physique, un simple pays de transition, un résumé et une conclusion de l'Europe à l'Occident? Elle touche aux terres et aux peuples du Midi ; la Méditerranée nous est un lien de plus avec les hommes des péninsules que l'Europe tend vers l'Afrique, et avec l'Afrique elle-même. Nous tenons largement à l'Europe centrale. La Gaule fut romaine et subit l'invasion germanique. La même Gaule, ayant perdu son nom antique, fut la terre de transition qui régénéra violemment les peuples de l'Europe centrale et les retrempa par la force dans la civilisation latine et

chrétienne. La possession d'une façade, d'un littoral sur les mers du Nord, Manche et mer du Nord proprement dite, nous valut des rapports avec les peuples scandinaves, dont les pirates devinrent colons sur notre sol. Enfin nos rivages atlantiques nous réservaient une part dans l'œuvre de la civilisation du nouveau monde, un rôle glorieux et ineffaçable. On voit déjà, par ces traits généraux, quels liens étroits doivent unir notre histoire et la géographie physique de notre sol ; on devine la physionomie historique du peuple que cette terre féconde a nourri et formé.

CHAPITRE PREMIER

ETHNOGRAPHIE ET FORMATION TERRITORIALE.

§ I. — Ethnographie.

Difficultés d'une étude ethnographique. — Il n'est peut-être pas un pays en Europe où plus de races diverses se soient mélangées que la région française. Les éléments qui constituent notre nationalité, très fortement unie d'ailleurs, se sont introduits sur le sol qu'on appelle France depuis une époque reculée ; les traditions qui rapportent le peuplement le plus ancien de notre sol sont donc obscures à cause de cet éloignement dans le passé ; et la difficulté de les interpréter est accrue justement par ce fait que notre unité nationale étant de longue date, le mélange des races diverses est plus complet. Cette obscurité a été plus d'une fois exploitée par tous ceux de nos voisins qui avaient quelque intérêt politique à reconnaître dans un groupe de Français des frères ou des cousins ; mais ce n'est là qu'une forme de la ruse diplomatique au service de la force et des convoitises.

Il est d'ailleurs des raisons physiques du mélange des races chez nous, outre les raisons historiques. D'une part la France est située à l'extrémité occidentale de l'Europe, au point où les migrations venues de l'est ont

nécessairement abouti : non seulement la terre, mais les mers intérieures du Nord et la Méditerranée ont été pour notre pays des chemins d'invasion favorables des peuples maritimes du nord-est et du sud-est du continent ; le peuplement s'est combiné, grâce à cette position d'isthme de la région française, et émigrants de mœurs maritimes ou continentales se sont rencontrés dans ce carrefour occidental de l'ancien monde. D'autre part la variété et la médiocrité du relief de la France, la facilité de communications entre les versants contraires, ont amené une fusion de ces colonies que la mer ou les terres de l'Orient nous envoyaient; d'un excès de mouvement est née la fixité d'une race française originale ; de la multiplicité des migrations est sortie notre unité.

La France avant l'histoire. — Les souvenirs historiques légués par les littératures grecque et romaine nous montrent les habitants de notre sol déjà assez avancés en civilisation. Mais avant l'époque à laquelle nous reportent les témoignages des histoires classiques, la France fut peuplée par des tribus dont le nom a péri. Ces habitants primitifs vivaient dans un état assez grossier, subvenant à leurs besoins par la chasse et la pêche. La science préhistorique distingue les races de *Canstadt*, de *Cro-Magnon*, et de *Furfooz*. A la période de la *pierre taillée* et de la *pierre polie* succédèrent les *âges de bronze* et du *fer*. Mais cette succession n'est nullement particulière à notre pays.

Phéniciens, Ibères et Ligures. — Nous savons bien peu de chose encore des Phéniciens, des Ibères et des Ligures, dont les historiens grecs et latins rapportent sommairement les noms et l'histoire. Port-Vendres paraît avoir été un comptoir phénicien; ces hardis navigateurs,

qui exploitèrent si durement l'Espagne et poussèrent leurs expéditions commerciales au-delà des colonnes d'Hercule, eurent probablement sur notre littoral méditerranéen d'autres postes dont on n'a pas encore retrouvé la trace. Marseille dut être un établissement phénicien avant l'arrivée des Grecs de Phocée.

Par terre, à travers les défilés pyrénéens, les *Ibères* se répandirent dans les régions de l'Adour et de la Garonne. On a coutume de rattacher à la race ibérique les *Basques*, qui, au nombre de plus de 100,000, ont conservé dans la France pyrénéenne du sud-ouest une langue particulière, et se donnent le nom d'*Escualdunacs*.

Les *Ligures* occupaient la région alpestre et méditerranéenne du sud-est.

Les Celtes et les Kymris. — Déjà nous sommes mieux renseignés sur les *peuples celtes*, et pourtant, ils étaient établis depuis longtemps en Gaule quand les peuples grecs et romains entrèrent en relations avec eux. Ils furent longtemps prédominants dans la vallée du Danube, et formèrent avec les Ibères le peuple mixte des *Celtibères*. Mais en Gaule, au moment où les Celtes deviennent la race prépondérante, ce sont les *Kymris* qui s'y partagent avec eux le sol. Ces deux peuples, confondus par les Latins sous le nom de Gaulois, étaient très distincts et séparés l'un de l'autre par des caractères physiques bien marqués. Les Celtes auraient été bruns et de moins haute stature; les Kymris, et surtout les Kymris belges, blonds et plus grands. César nous représente la Gaule dont il fut le vainqueur comme un pays partagé entre des tribus et des peuples nombreux; il n'y avait donc, au moment de la conquête, aucune unité ethnographique, aucune unité politique. La division que César indique, au début de ses commentaires, en Belgique, Celtique et Aquitaine,

ne paraît pas viser des distinctions nettes de races.

Gaule romaine. — Les Romains gouvernèrent la Gaule pendant plus de quatre siècles. Les peuples jusque-là si divisés, que Vercingétorix avait en vain tenté d'unir au milieu de la lutte, prirent conscience, grâce à l'intervention de la civilisation supérieure des Latins, de l'intérêt commun de leur pays. L'empreinte de cette civilisation a persisté chez nous à travers des périodes de guerres civiles et d'invasion. L'Italie envoya sans doute des colons en assez grand nombre dans la vallée du Rhône, sur le littoral méditerranéen de la Gaule ; mais il n'est pas vraisemblable que la race purement latine ait en si peu de siècles dépossédé les anciens habitants. Elle les transforma à son image. Cette influence intellectuelle et morale fit de la Gaule un pays romain sans grand effort d'immigration : les Gallo-Romains furent une classe, point une nouvelle race.

Les invasions germaniques. — Bien moindre fut l'influence des invasions germaniques. D'abord les Germains, divisés eux-mêmes, ne pouvaient pas imprimer aux pays envahis un cachet particulier et original. De plus rien ne prouve que les Germains aient été si différents des Gaulois, sauf par le degré de civilisation ; en tout cas un grand trait de ressemblance les rapprochait, puisque les Germains, comme les Gaulois, avaient été peu à peu gagnés et transformés par l'influence romaine. Enfin rien ne prouve qu'ils aient peuplé ou repeuplé la Gaule. Les envahisseurs, Francs, Visigoths, Burgondes, étaient constitués en groupes d'hommes armés, c'est-à-dire en tout petit nombre au milieu des Gaulois et des Gallo-Romains : ils ne formaient plus une nationalité véritable. Ils se battirent et se détruisirent entre eux.

Les Francs. — Les Francs en particulier, qui changèrent le nom de notre pays et firent de la Gaule notre France, étaient peu nombreux. Ils venaient d'une région toute voisine de la Gaule Belgique, et n'étaient certes pas restés dans ce voisinage sans devenir à la longue plus semblables aux Gaulois. Leur rôle historique n'est pas l'introduction d'éléments barbares et germaniques en Gaule, mais la réaction romaine et chrétienne contre les invasions venues de l'est. Le premier roi célèbre des Francs en Gaule, Clovis, n'eut pas d'ennemis plus acharnés que ses congénères, et le grand empereur des Francs, Charlemagne, qu'on se plaît souvent à représenter comme le plus illustre des envahisseurs germaniques, fut, comme les Romains dont le souvenir le guidait et l'exaltait de concert avec l'Église, occupé pendant de longues années à battre, à massacrer, à convertir des Germains, Saxons, Allamans et autres.

Les Normands. — Au dixième siècle les pirates scandinaves qui ravageaient depuis longtemps les côtes septentrionales de la France obtinrent la cession de la province à laquelle leur nom est resté attaché (911).

Résumé. — Bien d'autres peuples ont contribué et contribuent encore à former notre peuple de France. De ce mélange est sortie une nationalité ayant conscience d'elle-même. Le seul signe des différences d'origine qui subsiste aujourd'hui, l'idiome, tend aussi à s'unifier ; il n'est plus guère de région de France où le français ne soit la langue commune, sauf la Corse. Et dans le monde, aux colonies ou à l'étranger, il est d'autres Français en grand nombre ; en tout 48 millions d'hommes ont adopté notre idiome et l'ont conservé fidèlement malgré les vicissitudes de la politique. Les Canadiens sont au nombre de près de 2 mil-

lions, tant dans la colonie anglaise du Dominion qu'aux États-Unis.

Si les relations des peuples différents deviennent de plus en plus intimes en Europe au point d'effacer rapidement les caractères ethnographiques originaux de chacune des races, il est évident que la langue tendra à devenir exclusivement le signe de ralliement des nationalités. D'autres États doivent leur unification actuelle à l'intelligence de leurs hommes politiques qui ont su se pénétrer de cette vérité : c'est ainsi que l'Allemagne peut donner aujourd'hui l'illusion d'une agglomération d'hommes de même race. N'oublions jamais que le vrai moyen de conserver à notre patrie son rang dans le monde, est de maintenir et de propager notre langue.

Des traits qu'il est plus difficile aujourd'hui de définir que les traits physiques de notre race, sont ceux du caractère intellectuel et moral. L'état d'esprit d'un peuple se modifie de nos jours avec une rapidité prodigieuse. S'il n'y a point de type français proprement dit au physique, puisque plusieurs races ont peuplé notre sol, il n'y a point davantage de caractère français ; d'une province à l'autre, d'une ville à la ville voisine les aptitudes du sentiment et de l'intelligence varient à l'infini suivant les circonstances et les vicissitudes de l'histoire et de la politique. Et les autres peuples, comme la France, subissent et subiront de plus en plus cette loi de nivellement. Nos ennemis ont pu nous représenter comme un peuple mobile et volage, incapable de suite dans les projets, sans foi, sans religion ; tout est vrai en cette matière, puisque tout est faux suivant l'heure. Il serait bon de renoncer une fois pour toutes à cette coutume de tracer des « portraits de peuples », coutume qui ne peut aboutir qu'à une falsification de l'histoire.

§ II. — **La formation territoriale.**

Comment l'union de tous ces éléments divers a-t-elle été obtenue? Des causes morales et matérielles ont à la fois contribué à la former. Les causes morales sont surtout du domaine de l'histoire. Nous avons déjà constaté que la conquête romaine avait donné aux peuples de la Gaule la coutume séculaire de se considérer comme enfants d'une même patrie. Des camps romains étaient échelonnés le long du Rhin pour protéger la Gaule ; du fait au droit le chemin fut vite franchi, et les protégés de l'empire s'habituèrent peu à peu à l'idée que le grand fleuve était à l'est la limite de leur domaine en face de la Germanie. Au sud-est, la multiplication du nombre des provinces sous l'Empire rendit sa valeur à la limite naturelle des Alpes; la Gaule Cisalpine se rattacha graduellement à l'Italie proprement dite. Les Pyrénées avaient été et restèrent une barrière, rôle que leur assigne leur structure de muraille.

Après les invasions barbares, les rois francs, qui firent refluer les envahisseurs vers l'Orient, avaient pour principal souci la restauration de l'Empire romain à leur profit. Clovis, en unissant de force les royaumes francs, en maintenant dans l'obéissance les Burgondes vaincus, en battant les Wisigoths, avait déjà constitué une sorte d'union de la région française, mais union fragile qui ne lui survécut pas. Les premiers Carolingiens, en poursuivant la même œuvre, étaient des préparateurs involontaires de notre future unité nationale.

Charlemagne, par son titre d'empereur d'Occident, par son caractère chrétien et romain, par l'étendue même de son domaine, n'appartient à aucune nationalité. En tout cas, se présentant comme le successeur des empereurs de Rome et leur héritier, il devenait pour la Gaule, appelée

royaume des Francs, un champion de la même tradition qui avait jadis uni par la force, puis par les bienfaits de la paix, les peuples gaulois.

Période de division féodale. — Quand l'empire de Charlemagne se démembra, il se forma sur notre territoire autant d'agglomérations politiques distinctes que de régions naturelles. Les noms qui commencent alors à désigner ces provinces correspondent bien à des pays de caractère original ; c'est le temps de la féodalité.

Le *Languedoc* comprend l'ensemble des plaines qui, des deux côtés de la dépression de Naurouse, bordent le plateau central au sud-est et aud-ouest.

Le bassin de Paris, entre les coteaux du Perche et les hauteurs de la Brie, commence à devenir par excellence le *pays de France*, le domaine du roi.

Au delà des falaises de la Brie, la grande plaine de *Champagne* forme une région particulière.

La *Normandie* se constitue en province unie sous ses puissants ducs.

La *Bretagne*, en qualité de péninsule, reste aussi indépendante à l'extrémité de l'ancienne Gaule.

La contrée de plateaux du nord-est (Lorraine, parties de la Bourgogne, de la Franche-Comté) est comme un état de transition entre la Gaule qui reprenait conscience de son ancienne unité à travers tant de divisions, et la Germanie. C'était la *Lotharingie*, zone neutre et intermédiaire.

Les Capétiens. — Mais que de divisions dans ces régions naturelles ! Seigneurs féodaux, grands et petits, aspiraient à rester indépendants. C'est à la politique de la royauté que nous devons l'unification de notre patrie. Tous les efforts pour le groupement de la France en un seul État, depuis la conquête romaine jusqu'à la conquête

monarchique sont solidaires. L'idée romaine de l'*État souverain* est le lien.

Le progrès du domaine royal fut rapide sous les Capétiens. Le noyau primitif de la France est l'*Ile-de-France;* mais Hugues Capet possède déjà avec l'*Orléanais* l'entrée de la région qu'arrose la Loire.

La conquête commence au nord et au nord-ouest, dans les directions où aucune hauteur marquée ne peut arrêter l'effort des armées de l'Ile-de-France. Le *Vexin* s'ajoute à l'Ile-de-France. Une acquisition autrement importante de cette première période d'expansion est la *vicomté de Bourges*, achetée par Philippe Ier en 1100 : par là les rois se rapprochaient du massif central.

Puis une seconde série d'annexions complète le domaine au nord. Le principal artisan en est Philippe-Auguste ; par l'*Artois* et le *Boulonais* il pénètre sur la lisière de la plaine flamande. La confiscation de la *Normandie* en 1204 augmente encore l'étendue de ses provinces maritimes ; le royaume de France, dont la Seine formait l'artère centrale, possédait l'embouchure de ce fleuve historique. Au sud et à l'ouest, l'adjonction de l'*Anjou*, de la *Touraine* et du *Maine* diminue la distance entre le royaume et les terres du massif central que le démembrement de l'Auvergne entame. La Bretagne devient limitrophe des provinces royales; enfin au sud-ouest le *Poitou* devenu français prépare l'entrée (trouée du Poitou) dans les plaines de la Garonne.

Saint Louis pousse jusqu'à la Charente, mais laisse les rois d'Angleterre maîtres de la pente occidentale du massif central par le Limousin.

Ce danger fut écarté par Philippe le Hardi, dont le règne marque un des plus grands progrès de domaine. Ce prince acquit les régions de plaines qui bordent au sud-est et au sud-ouest le massif central; du même coup

ces hautes terres étaient tournées presque de toutes parts et destinées à se joindre un jour au royaume. Enfin les Français devenaient riverains de la Méditerranée ; ils avaient accès sur les deux mers.

Les Valois. — Vint l'époque terrible de la guerre de Cent Ans, qui fortifia le sentiment d'union des sujets du roi contre l'étranger. Cependant quelques acquisitions signalent les règnes les plus malheureux : c'est par l'achat de *Montpellier* et du *Dauphiné*, sous Philippe VI, que la vallée du Rhône déjà entamée (cession du *Mâconnais* par achat en 1238 et de Lyon en 1312) devient définitivement française. A la fin du règne de Charles VII, le danger de l'établissement d'une domination anglaise est écarté. Royauté et peuple sont sortis retrempés de ces rudes épreuves.

Désormais l'élan est irrésistible. Louis XI ruine la puissante maison de *Bourgogne*, lui reprend ses conquêtes. La riche *Provence*, avec son littoral articulé, ses hardis marins, s'adjoint à la communauté française (1481). La possession de la Bourgogne est à la fois pour le royaume la sécurité des communications avec les provinces du versant méditerranéen, et une voie d'accès vers les plateaux du nord-est.

Les guerres d'Italie, entreprises dans un intérêt dynastique, et les guerres de religion retardent dans l'âge suivant les progrès de la France. Cependant Louis XII acquiert la *Bretagne* : acquisition merveilleuse pour le développement maritime du royaume. François I[er] confisqua, après la trahison de *Bourbon*, les provinces qui forment le versant septentrional du massif central. Henri II entame la vallée de la Meuse et le plateau de *Lorraine* par l'occupation des *Trois-Évêchés* que les traités de Westphalie garantiront à la France.

Les Bourbons. — A l'avènement des Bourbons il reste peu à conquérir pour constituer la France telle que nous la connaissons.

Henri IV, devenu roi de France, apporta son domaine à la couronne et compléta la France du sud-ouest. L'acquisition de la *Bresse*, du *Bugey* préparait la voie aux entreprises de ses successeurs dans la région du Jura.

Louis XIV recueillit, au début de son règne, par les traités de Westphalie et des Pyrénées, le fruit des négociations et des guerres dirigées par Richelieu sous son prédécesseur. C'est avant tout l'*Alsace.* Au nord la *Flandre* et l'*Artois* sont entamés ; au sud le *Roussillon* et la *Cerdagne* assurent notre frontière pyrénéenne. A sa mort, malgré des revers, l'Artois était français ; nous conservions une partie de la Flandre. La conquête de la *Franche-Comté* nous assurait la frontière du Jura.

Le règne de Louis XV vit l'adjonction de la *Lorraine* et de la *Corse* au domaine royal.

Période contemporaine. — Au cours des guerres de la Révolution et de l'Empire la France prit une extension démesurée pour subir bientôt les humiliations de 1815. Et si le second empire a su acquérir la *Savoie* et le comté de *Nice*, il a perdu l'Alsace et une partie de la Lorraine.

Conclusion. — Le développement territorial de la France est l'œuvre de la politique ; mais cette œuvre a été accomplie suivant une sorte de fatalité et de prédestination naturelles. L'histoire a montré que les grandes plaines qui entourent le massif central, communiquant aisément entre elles, devaient former un État. Entre les régions qu'arrosent le Rhône, la Garonne, la Loire et la Seine, il n'existe point de séparation suffisante pour permettre la constitution durable d'États particuliers dans

chacune d'elles. En revanche les Pyrénées, les Alpes et le Jura sont des limites, des barrières, que l'histoire et la politique ont le plus souvent respectées. Au nord-est et au nord l'histoire montre malheureusement, comme la géographie, qu'il n'y a point séparation suffisante entre la région française et les régions voisines. Vosges et Forêt-Noire sont des formes correspondantes de montagnes auxquelles s'adossent des plateaux analogues ; plus au nord l'Ardenne et l'Eifel sont un seul et même groupe de hauteurs. D'autre part un fleuve, même grand et large comme le Rhin, ne peut pas être appelé une frontière naturelle, et la plaine intérieure qu'il arrose est sous la dépendance des systèmes montagneux qui la bordent. Il ne peut y avoir là qu'une frontière historique. Enfin du côté de la Flandre la séparation est nulle : notre territoire n'est que l'extrémité de la grande plaine du nord de l'Europe. C'est une route plate et facile pour les invasions. Ainsi à l'est et au nord-est notre seule protection est la foi des traités et la volonté d'en assurer l'observation en face de l'étranger.

CHAPITRE II

LE GOUVERNEMENT ET L'ADMINISTRATION. — NOTIONS DE STATISTIQUE

§ I. — Le gouvernement et l'administration.

Le gouvernement. — Depuis que la France moderne, région assez nettement délimitée par la nature, s'est constituée en un seul corps de nation, elle est gouvernée avec une parfaite uniformité dans toutes les parties de son territoire. Est-ce simplement hasard et routine? Plusieurs bons esprits, parmi nos politiques et nos publicistes, déplorent cette uniformité et regrettent qu'on n'ait point laissé plus de liberté et d'initiative, plus de leurs anciens et originaux caractères à nos villes, à nos vieilles provinces. Mais en réalité, si d'une part l'ancienne vie provinciale avec ses contrastes, effets du climat, du relief, du sol, de la nature des productions, était une expression vraie et une conséquence obligée des différences physiques de nos régions principales, il n'y avait pas d'opposition suffisante, d'incompatibilité assez violente entre ces régions pour qu'à un moment donné la solidarité historique n'en fît la fusion. Il n'y a pas entre nos provinces de ces distinctions tranchées, comme par exemple entre l'Autriche et la Hongrie. Elles communiquent aisément entre

elles. Par suite cette uniformité administrative, cette cohésion du gouvernement national ne sont point des effets de l'imagination des princes et des légistes, mais dans une bonne mesure des conséquences de la structure physique de notre France.

Voyons maintenant brièvement le mécanisme du gouvernement central et de l'administration.

La plus petite subdivision du département français porte le nom de *commune*. Un groupe de communes forme un *canton;* plusieurs cantons un *arrondissement*. Enfin les arrondissements en plus ou moins grand nombre constituent le *département*.

Le pouvoir central est représenté par un *préfet* dans le département, par des *sous-préfets* dans l'arrondissement.

Les citoyens se gouvernent et s'administrent dans chacune des communautés, depuis la commune jusqu'au département, par l'élection de *conseils municipaux*, de *conseils d'arrondissement*, et de conseils généraux. Le *maire* est le magistrat élu de la commune.

Chaque département envoie à la *Chambre* un nombre de *députés* proportionnel à sa population. La *Chambre des députés* exerce le pouvoir législatif de concert avec le *Sénat*.

Le *conseil d'État* donne son avis sur les projets de loi émanés des ministres ou sur ceux que les Chambres lui soumettent.

Le pouvoir exécutif est exercé par le *président de la république* et par le conseil des ministres.

Le *conseil des ministres*, présidé par l'un des dix ministres qui porte le nom de *président du conseil*, administre les affaires publiques conformément aux indications générales des Chambres. Il y a dix ministères :

1° Affaires étrangères ;

2° Guerre ;

3° Marine;
4° Intérieur;
5° Instruction publique et beaux-arts;
6° Finances;
7° Justice;
8° Travaux plublics;
9° Industrie, commerce et colonies;
10° Agriculture.

L'administration des *cultes* a été successivement rattachée aux ministères de l'instruction publique, de l'intérieur ou de la justice.

Administration des affaires étrangères. — Le ministère des affaires étrangères a la charge d'entretenir des relations diplomatiques avec les puissances étrangères. Les ambassadeurs négocient, sous sa direction et son contrôle, les traités d'un caractère plus spécialement politique, comme les alliances. Les conventions commerciales sont préparées par les consuls généraux, consuls et vice-consuls qui résident dans toutes les villes du monde où la France a des intérêts.

Administration de la guerre : service militaire, armée. — Tout Français valide doit contribuer de sa personne à la défense du pays et peut être appelé sous les drapeaux jusqu'à l'âge de quarante ans. Il doit cinq ans de service actif dans l'armée permanente; pendant cinq ans, ensuite, il fait partie de la réserve de l'armée active, puis est incorporé de trente à quarante ans dans l'armée territoriale. Grâce à ses sacrifices, la France possède plus de 1,800,000 hommes capables de porter les armes en cas de guerre; mais l'effectif de troupes tenues sous les drapeaux en temps de paix n'est pas supérieur à 450,000 hommes. L'*infanterie* comprend 162 régiments

de ligne, 30 bataillons de chasseurs à pied, 4 régiments de zouaves, etc., etc.; la *cavalerie* 90 régiments de cuirassiers, dragons, hussards, chasseurs, spahis, chasseurs d'Afrique; l'*artillerie* 38 régiments; le *génie* 4.

Jadis, avant que le souci de notre sécurité nous obligeât à exiger strictement de tous les Français le service militaire, on pouvait concentrer dans les régions les plus exposées de la frontière une armée toujours prête et qui n'avait pas à recevoir en cas de guerre des éléments nouveaux en forte proportion. Aujourd'hui les forces actives doivent se compléter par l'appoint des *réservistes* et se concentrer en groupes avant de prendre le chemin de la frontière. Ces groupes sont les dix-huit corps d'armée stationnés à *Lille* (1), *Amiens* (2), *Rouen* (3), au *Mans* (4), à *Orléans* (5), *Châlons-sur-Marne* (6), *Besançon* (7), *Bourges* (8), *Tours* (9), *Rennes* (10), *Nantes* (11), *Limoges* (12), *Clermont-Ferrand* (13), *Grenoble* (14), *Marseille* (15), *Montpellier* (16), *Toulouse* (17), *Bordeaux* (18). *Alger* est le siège du 19e corps d'armée.

L'administration de l'armée veille aussi à la fabrication du matériel d'artillerie et d'infanterie, à l'approvisionnement des places fortes. Enfin, du ministère de la guerre dépendent les grandes écoles où l'on forme nos officiers, l'école spéciale de *Saint-Cyr*, l'*École polytechnique*, l'*École d'application* de l'artillerie et du génie à Fontainebleau, l'*École supérieure de guerre*.

Administration de la marine. — La marine est chargée de la défense de nos ports et de nos colonies. Elle a ses places fortes, ses arsenaux sur nos côtes, et en défend les approches soit par des batteries, soit par des défenses sous-marines consistant en engins explosifs.

Le soin de la défense des côtes et de l'armement des vaisseaux de guerre est réparti entre les cinq arrondis-

sements maritimes de *Cherbourg*, *Brest*, *Lorient*, *Rochefort* et *Toulon*. Dans chacun de ces grands ports réside un *préfet maritime*. Les *ingénieurs des constructions navales* dressent les plans des navires, en surveillent l'exécution, président aux réparations et travaux d'entretien. Les gens de mer sont recrutés parmi les *inscrits maritimes* des départements côtiers, dont le service dure en théorie jusqu'à cinquante ans. Les officiers sont instruits à l'*École navale* dont le siège est à Brest.

La flotte française, la plus puissante du monde après celle de l'Angleterre, compte plus de 150 bâtiments de combat, parmi lesquels 20 grands cuirassés d'escadre, 10 cuirassés de croisières, 15 garde-côtes ou canonnières cuirassées, environ 30 croiseurs. Les équipages, sur le pied de paix, ne dépassent guère le nombre de 25,000 hommes. Du ministere de la marine dépendent aussi les troupes d'infanterie et d'artillerie de marine réservées au service des colonies (24,000 hommes).

Administration de l'intérieur. — Le ministère de l'intérieur n'a pas, à proprement parler, un rôle spécial; c'est le ministère politique par excellence, l'instrument du gouvernement à l'intérieur. De lui relève l'administration tout entière, puisqu'il dirige les préfets; en outre, il a charge de surveiller les *prisons* et les *hospices*.

Administration religieuse. — La France compte 36 millions de catholiques. Mais le gouvernement reconnaît également les cultes protestant et israélite, et en subventionne les ministres.

Les catholiques sont répartis entre quatre-vingt-quatre diocèses gouvernés par des archevêques ou par des évêques. Un groupe d'évêques est sous la direction d'un archevêque. La distribution des archevêchés en France rap-

pelle l'ancienne division de la Gaule à l'époque romaine. Les *archevêchés* sont :

1° Au nord et au nord-ouest, ceux de *Cambrai*, *Rouen*, *Paris*, *Reims*, *Tours* et *Rennes*.

2° Au centre : *Albi*, *Bourges* et *Sens*. L'archevêque de Sens porte aussi le titre d'archevêque d'Auxerre.

3° A l'est et au sud-est, ceux d'*Aix* (avec Arles et Embrun), d'*Avignon*, de *Chambéry*, de *Lyon* (avec Vienne), de *Besançon*.

4° Au sud-ouest, *Bordeaux*, *Auch*, *Toulouse* (avec Narbonne).

Le président de la République nomme les archevêques et les évêques; il présente au pape les candidats à la dignité de cardinal.

Les *protestants* sont distribués en paroisses dont chacune a son *pasteur* et son *conseil presbytéral;* un *consistoire* surveille leur administration.

Un *synode* comprend cinq églises consistoriales chez les calvinistes. Il y a en France plus de 600,000 protestants.

Les *israélites* sont gouvernés au spirituel par des rabbins qui exercent leur ministère dans les *synagogues*. Le *grand rabbin* préside à Paris le *consistoire central*. Les israélites sont au nombre de 60,000.

Administration de l'instruction publique. — L'instruction publique est donnée en France à trois degrés :

L'*enseignement primaire*, obligatoire, est donné dans les *écoles communales* par les *instituteurs ;* avant l'âge de sept ans les enfants reçoivent déjà dans les *salles d'asile* une première éducation qui les prépare à l'école communale.

L'*enseignement secondaire*, classique ou spécial, est l'œuvre des professeurs de *lycées* ou de *collèges*. L'ensei-

gnement *secondaire spécial*, tout récemment réorganisé, aura désormais ses établissements particuliers, son corps enseignant, ses programmes et ses grades.

L'*enseignement supérieur* de l'État est donné dans les *Facultés* dont le siège est le plus souvent au chef-lieu de l'Académie : on distingue des Facultés de lettres, de sciences, de droit, de théologie, de médecine.

Les trois ordres d'enseignement composent l'*Université*, que gouverne le ministre, assisté du *conseil supérieur de l'instruction publique*. L'Université est divisée en 16 *académies* dont chacune a pour chef un *recteur*; le recteur a sous ses ordres un *inspecteur d'académie* par département. Enfin des *inspecteurs primaires* résident dans chaque arrondissement.

De l'administration de l'instruction publique dépendent les grandes écoles, comme l'*école normale supérieure* qui forme les professeurs de l'enseignement classique, l'*école normale de Cluny* où sont instruits ceux de l'enseignement spécial, l'*école des Chartes*, les *écoles françaises d'Athènes et de Rome*.

On y rattache aussi le *Collège de France*, doté d'un grand nombre de cours gratuits d'enseignement supérieur, le *Muséum d'histoire naturelle*, l'*Observatoire*, etc.

Enfin l'*Institut de France* est l'expression la plus haute de la science et des lettres françaises; il se divise en cinq académies qui sont : l'*Académie française*, l'*Académie des sciences*, l'*Académie des inscriptions et belles-lettres*, l'*Académie des sciences morales et politiques*, l'*Académie des beaux-arts*.

Administration des finances. — Nos finances, autrefois si prospères, ont été grevées par les frais et les conséquences de la guerre de 1870-71, par la nécessité de dépenser beaucoup en armements. Les recettes, de

3 milliards et demi environ, sont largement absorbées par les dépenses. Nous avons en particulier à servir l'intérêt d'une dette de 20 milliards.

Plusieurs administrations sont chargées, sous la haute surveillance du ministère des finances, d'assurer la rentrée des impôts et des taxes de tout genre.

Les *contributions directes* (foncière, personnelle, mobilière, patentes, portes et fenêtres, etc.) sont levées dans chaque département par un *directeur des contributions directes*, qui a sous ses ordres des *inspecteurs* et des *contrôleurs*.

L'administration de l'*enregistrement*, du *timbre* et des *domaines*, a le soin des biens de l'État ou domaines; elle perçoit en outre les taxes sur certains actes civils, les droits de mutation, etc..., etc... Chaque département a son *directeur de l'enregistrement, des domaines et du timbre;* sous ses ordres les *inspecteurs*, *sous-inspecteurs*, *receveurs*, *contrôleurs* assurent le fonctionnement du service. Les *conservateurs des hypothèques* dépendent de cette administration.

Les *douanes* ont un *directeur* dans chaque département frontière, soit en tout 26 : des *inspecteurs*, *sous-inspecteurs*, *receveurs* l'assistent. En outre 20,000 douaniers du service actif, organisés militairement et armés, empêchent et répriment la fraude.

Du ministère des finances dépend l'*administration des forêts*.

Administration judiciaire. — Pour la juridiction civile, la justice est administrée dans les cantons par un *juge de paix*, dans les arrondissements par un *tribunal de première instance*. Au-dessus des tribunaux de première instance on peut en appeler à la *Cour d'appel* pour revision du jugement.

La juridiction criminelle comprend : les *tribunaux correctionnels*, chargés des affaires de simple police; la *Cour d'assises*, qui statue en cas de crime proprement dit.

La *Cour de cassation*, siégeant à Paris, confirme ou casse les jugements rendus par les magistrats des juridictions précédentes.

Enfin les litiges commerciaux sont tranchés par les *tribunaux de commerce.*

On distingue dans le personnel judiciaire, la *magistrature assise* que composent les juges, et la *magistrature debout* ou *ministère public*. Le ministère public comprend : 1° Un *procureur de la République* avec un ou plusieurs substituts, dans les tribunaux civils; 2° dans chaque cour d'appel, un *procureur général* qu'assistent un *avocat général* et des *substituts.*

Le ministère public, ou *parquet*, a la charge spéciale de procéder aux enquêtes sur les crimes ou délits ou arrestations, à l'instruction; il soutient l'accusation devant les tribunaux, requiert l'application des peines, et assure l'exécution des jugements.

Administration des travaux publics. — Le ministère des travaux publics, assisté du *conseil général des ponts et chaussées* et du *conseil général des mines*, veille à l'entretien des routes, ponts, voies ferrées, ports, mines. Il y a en France 16 inspections des ponts et chaussées et 18 arrondissements miniers; des 16 inspections des ponts et chaussées dépendent les *ingénieurs départementaux*, des 18 *ingénieurs en chef des mines* les *ingénieurs ordinaires*.

§ II. — Notions de statistique.

Population, recensements, densité. — Il est fort difficile d'apprécier avec une exactitude complète le mouvement de la population en France. C'est seulement à notre époque, grâce aux progrès réels de la statistique saine et scientifique, qu'on a pu se livrer avec quelque sécurité à cette étude.

Le recensement de l'année 1886 évalue la population de la France à 38,220,000 habitants, en chiffres ronds; celui de 1881 l'évaluait à 37,670,000 habitants. C'est donc une augmentation de 550,000 personnes environ en 5 ans, ou plutôt en 4 ans et demi. Les statisticiens les mieux informés estiment que la France comptait à peu près 12 millions d'habitants à la mort d'Henri IV (1). Au commencement du dix-huitième siècle, date à laquelle nos frontières avaient été reportées beaucoup plus loin, divers calculs fixaient le chiffre de cette population à 20 millions environ. En 1820, il y en avait 30, en 1870, 38. Il a fallu 16 ans pour regagner le nombre perdu à la suite de nos désastres.

L'accroissement de notre population est donc très lent : et encore convient-il de remarquer que chaque année nous apporte un notable contingent d'étrangers, Belges, Italiens et Allemands. Ce ne sera pas un mal pour nous à condition que nos lois, et mieux encore nos mœurs, notre accueil les amènent à se fondre dans notre nationalité. Les États-Unis et autres États américains ne doivent-ils pas leur grandeur à cette agglomération

(1) On trouvera dans la *France économique* de M. de Foville (Paris, A. Colin, 1887) des renseignements détaillés sur la statistique raisonnée et comparative de notre pays, et avec ces renseignements nombre de remarques ingénieuses et nouvelles.

d'éléments étrangers favorisée de toutes manières, et le patriotisme y est-il moins ardent qu'ailleurs? La Prusse n'a-t-elle pas été créée artificiellement, à force de propagande professorale et politique, à l'aide d'appels fréquents à l'immigration étrangère? Et c'est justement cet État de fondation factice et administrative qui est parvenu à reconstituer un Empire allemand!

Le *mouvement* de la population française n'est pas identique dans toutes les régions; la *densité* est très variable d'un département à l'autre, mais variable en raison de causes physiques et morales fort complexes.

La population est nombreuse et dense dans les pays d'industrie intense et de commerce actif. Ainsi les départements de la Seine, du Nord, du Pas-de-Calais et de la Seine-Inférieure, du Rhône et de la Gironde, sont surpeuplés. Notre Bretagne doit autant à son excellent esprit de famille qu'à la nécessité de consacrer aux industries de la pêche et du commerce maritime beaucoup de bras, sa surabondante population.

La crise qui a frappé l'agriculture a amené une dépopulation des campagnes au profit des villes industrielles. Enfin les habitants des pays de montagnes émigrent et vont chercher ailleurs des moyens d'existence. On comprend combien il serait bon, même au prix de graves sacrifices, de conserver à nos campagnes une nombreuse population; c'est là que résident la force et la santé du pays.

Cependant les Français voués à l'agriculture sont encore les plus nombreux et représentent la moitié de la nation (18,300,000); les professions industrielles occupent à peu près la moitié de ce nombre, le commerce moins du quart.

Gardons-nous de proclamer, avec les pessimistes qui usent et abusent de la statistique, que le faible accrois-

sement du peuple français le condamne, dans un avenir prochain, à passer à un rang secondaire dans le monde. L'histoire est pleine d'exemples de renaissances soudaines et de décrépitudes prématurées et n'enseigne que le scepticisme en matière de prophéties, sauf le cas où elle est l'auxiliaire d'une propagande de mauvaise foi.

S'il est toutefois une perspective qui puisse rassurer tous les Français ardemment épris de leur patrie, c'est la renaissance de notre grandeur coloniale. Car, s'il est une partie de la France que nous n'étudions pas assez en général, quoique nous en parlions beaucoup, pour en dire trop de bien ou trop de mal, toujours en vertu d'idées générales et de principes, ce sont les colonies. Nous devons nous accoutumer à les considérer comme une portion intégrante de la patrie, aussi utile à la force et à la richesse nationales que telle ou telle province de notre vieux sol français.

CHAPITRE III

DIVISIONS ANCIENNES ET DIVISION ACTUELLE

Rapport entre la géographie et l'administration. — Ainsi, dans un grand État strictement centralisé comme la France, les divisions administratives ne correspondent plus aux régions naturelles. Cependant, les noms de *pays* et de *provinces* sont toujours en usage, de même que certaines coutumes particulières ont survécu à la division en départements. Rien n'est plus naturel. Une province représentait une étendue de pays où le relief, la qualité des terres, le climat, sont analogues ou presque analogues; le département a été délimité et nommé d'une manière toute conventionnelle. Or, nous retenons mieux les traits physiques dont l'ensemble caractérise une province que les conventions administratives. Voilà pourquoi l'on a conservé, pourquoi l'on conservera l'habitude de mettre en regard de la division de la France en départements, la division bien autrement frappante et facile à retenir en anciennes provinces.

Revue sommaire des provinces et des départements. — La France est divisée aujourd'hui en 86 départements, plus le territoire de Belfort. Avant la guerre de 1870-71 elle en comptait 89. Les départements ont reçu en gé-

néral une dénomination d'un caractère physique, un nom de fleuve ou de montagne; ils se sont formés du démembrement des 36 provinces de l'ancienne monarchie; mais cette division des provinces n'a pas été opérée avec une exactitude complète. Souvent un département comprend des fragments de deux provinces. Nous classerons les provinces et les départements suivant un ordre géographique.

§ I. — Plaine et hauteurs côtières de la Manche et de l'Atlantique.

Trois provinces importantes se sont formées autour des systèmes des hauteurs côtières ou isolées à l'ouest de la plaine : deux profondément marquées du caractère maritime, la *Normandie* et la *Bretagne*, une troisième, le *Poitou*, beaucoup moins océanique.

1° La **Normandie** a formé 5 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
SEINE-INFÉRIEURE	*Rouen.*	Dieppe, Le Havre, Neufchâtel, Yvetot.	833 000 h.
EURE.	*Évreux.*	Les Andelys, Bernay, Louviers, Pont-Audemer.	359 000
CALVADOS.	*Caen.*	Bayeux, Falaise, Lisieux, Pont-l'Evêque, Vire.	437 000
MANCHE.	*Saint-Lô.*	Avranches, Cherbourg, Coutances, Mortain, Valognes.	520 000
ORNE.	*Alençon.*	Argentan, Domfront, Mortagne.	367 000
			2 520 000 h.

La province de Normandie doit son nom aux pirates scandinaves qui faillirent joindre à leur conquête les Iles-Britanniques. Elle se compose du massif montagneux de Normandie et du Merlerault, du versant septentrional et oriental de ces collines avec la péninsule [du Cotentin, et

d'une partie du versant méridional. Le voisinage de la mer et la fécondité du sol y ont amené le développement d'une population très dense (2,520,000 hab.).

Le département de la *Seine-Inférieure*, formé des plaines de la basse Seine, des anciens pays de Caux et de Bray, est le plus important. *Rouen* (106,000 hab.) en est la principale ville, au point où la marée relève encore la profondeur du fleuve. Le Havre (105,000 hab.) est presque son égale. *Dieppe* vient ensuite (20,000 hab.); son nom signifie port profond.

L'*Eure*, ainsi nommé d'un affluent de la Seine, comprend les bas pays de la rive gauche du fleuve. Il est riche par l'agriculture : mais sa population diminue sans cesse. Les villes y sont d'importance médiocre.

Calvados. — C'est la pente septentrionale des collines de Normandie avec ce littoral peu articulé, dont un écueil lui a donné son nom. Ville principale et chef-lieu *Caen* (41,000 hab.) sur l'Orne, au centre du pays plat et fertile appelé « Campagne de Caen ».

Manche. — Il tire son nom de la mer qui le baigne ; il est moins riche que les précédents à cause de la nature rocheuse d'une partie de son territoire. *Cherbourg* (37,000 hab.).

L'*Orne* est ainsi appelé du fleuve côtier qui l'arrose au nord, — pays de collines avec aspects très variés; — il s'est formé d'un fragment de la Normandie, mais aussi d'une partie du Perche. *Alençon* (16,000 hab.).

2° La **Bretagne** a formé 5 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Ille-et-Vilaine.	*Rennes.*	Fougères, Saint-Malo, Montfort, Redon, Vitré.	621 000 h.
Côtes-du-Nord.	*Saint-Brieuc.*	Dinan, Guingamp, Lannion, Loudéac.	628 000

FINISTÈRE.	*Quimper.*	Brest, Châteaulin, Morlaix, Quimperlé.	707 000 h.
MORBIHAN.	*Vannes.*	Lorient, Ploermel, Pontivy.	535 000
LOIRE-INFÉRIEURE.	*Nantes.*	Ancenis, Châteaubriant, Saint-Nazaire, Paimbœuf.	644 000
			3 140 000 h.

La Bretagne est maritime et montagneuse en grande partie. Elle doit sa nombreuse population à l'activité de ses pêcheurs. Population de 3,140,000 personnes environ.

L'*Ille-et-Vilaine* se compose des régions arrosées par la haute Vilaine et le Couesnon; c'est donc un pays plat en général; il est maritime sur une petite étendue vers le golfe de Saint-Malo. *Rennes*, ancienne capitale de la Bretagne, est restée la principale ville (57,000 hab.); la plus importante ensuite est le port de *Saint-Malo.*

Côtes-du-Nord. — C'est le versant septentrional des monts Menez et d'Arrée, comprenant une longue étendue de littoral très découpé, avec des estuaires et des ports de pêche. Ville principale : *Saint-Brieuc* (16,000 hab.).

Finistère. — Il comprend la portion occidentale de la péninsule bretonne (fin de la terre). *Brest*, la plus grande ville, est située au fond d'une admirable rade (70,000 h.).

Morbihan. — Ainsi appelé de la petite mer intérieure de ce nom, il comprend l'ancien pays de Cornouailles et les landes de Lanvaux avec le cours inférieur de la Vilaine. *Vannes* ne compte que 18,000 habitants. *Lorient*, grand arsenal, jadis port prospère de commerce, en a le double (40,000).

Loire-Inférieure. — Ce département est composé de pays plats des deux côtés de l'estuaire de la Loire, et s'est formé des anciens pays de *Bretagne*, du *sillon de Bretagne* et de *Retz. Nantes* (120,000 hab.) reste toujours la plus grande ville, bien qu'elle ait beaucoup perdu des avantages de sa position par l'ensablement de la Loire.

Saint-Nazaire prend une importance de plus en plus considérable comme escale des gros navires.

3° Le **Poitou** a formé 3 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
VENDÉE.	*La Roche-sur-Yon.*	Fontenay-le-Comte, les Sables-d'Olonne.	435 000 h.
DEUX-SÈVRES.	*Niort.*	Bressuire, Melle, Parthenay.	354 000
VIENNE.	*Poitiers.*	Châtellerault, Civray, Loudun, Montmorillon.	343 000
			1 132 000 h.

Le Poitou, beaucoup moins maritime que les provinces précédentes, ne possède qu'une côte basse et peu hospitalière avec les îles de Noirmoutiers et d'Yeu. Sa partie haute comprend les hauteurs de Gâtine et l'extrême lisière nord-ouest du massif central.

Vendée (nom d'un affluent de la Sèvre-Niortaise). — C'est le Poitou maritime qui comprend trois régions distinctes : le *Bocage poitevin*, sur la pente sud-ouest de la Gâtine ; la *Plaine* ou pays moyen de la Sèvre-Niortaise ; et le *Marais*, étendues plates de la côte. Il n'y a aucune ville importante dans ce département.

Deux-Sèvres (niortaise et nantaise). — Il comprend le pays montagneux de la Gâtine en grande partie, plus une partie de la Plaine et du Marais moins considérable que dans la Vendée. Ville principale : *Niort* (21,000 hab.).

Vienne (grand affluent de la Loire). — Le département de la Vienne a été formé des régions du cours moyen de la Vienne et de ses affluents : il touche à peine les *terres froides* qui bordent le massif central.

§ II. — Provinces de la plaine occidentale.

Des pays plats qu'arrosent l'Escaut, la Somme, la Seine,

la Loire, se sont formées 11 provinces généralement très peuplées.

4° **Flandre**. — La Flandre fait suite aux Pays-Bas hollandais et belges ; elle n'a formé qu'un département :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Nord.	*Lille.*	Avesnes, Cambrai, Douai, Dunkerque, Hazebrouk, Valenciennes.	1 670 000 h.

Il comprend des basses terres de Flandre, et en outre l'extrémité nord-ouest du plateau ardennais : aussi trois régions y sont bien distinguées par les termes : *Colline* ou *Ardenne*, *Plaine* et *Marais*. Ce pays est très riche et peuplé à cause de son activité industrielle et de sa belle position maritime sur la mer du Nord. Ville principale : *Lille* (163,000 hab.), chef-lieu, grand centre industriel ; parmi les sous-préfectures, *Dunkerque* est celui de nos ports qui se développe le plus rapidement, grâce à de vastes travaux ; puis *Roubaix* (81,000 hab.) et *Tourcoing* (48,000 hab), prospères par l'industrie des tissus.

5° **Artois**. — L'Artois, ancien pays des Atrébates (d'où son nom), est une région de plaines et de petits plateaux :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Pas-de-Calais.	*Arras.*	Béthune, Boulogne, Montreuil, Saint-Omer, Saint-Pol.	853 000 h.

Ce département est ainsi nommé du détroit qui s'ouvre entre la France et l'Angleterre ; il se compose des anciens pays du *Boulonnais*, du *Ternois* et d'un fragment de la *Flandre*. *Boulogne* (46,000 hab.) ; *Arras* (27,000) ; *Calais*

avec son faubourg industriel de Saint-Pierre-les-Calais forme une agglomération de 59,000 âmes.

6° La **Picardie** a formé 1 département :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Somme.	*Amiens.*	Abbeville, Doullens, Montdidier, Péronne.	548 000 h.

La Picardie comprenait jadis une étendue plus considérable ; mais des fragments de l'ancienne province ont été détachés pour arrondir les départements voisins. La Somme est un pays plat arrosé par le fleuve de ce nom et l'Oise moyenne; anciennes subdivisions : *Marquenterre*, *Vimeu*, sur le littoral déprimé et à l'embouchure de la Somme, *Amiénois*, *Vermandois*. C'est un département agricole plus peuplé que la moyenne de la France : l'industrie y est très active comme l'agriculture. Villes principales : *Amiens* (80,000 hab.) riche par l'industrie des tissus, puis *Abbeville* (19,000 hab.).

7° L'**Ile-de-France** a formé 5 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Seine.	*Paris.*	Saint-Denis, Sceaux.	2 960 000 h.
Seine-et-Oise.	*Versailles.*	Corbeil, Etampes, Mantes, Pontoise, Rambouillet.	618 000
Seine-et-Marne.	*Melun.*	Coulommiers, Fontainebleau, Meaux, Provins.	355 000
Oise.	*Beauvais.*	Clermont, Compiègne, Senlis.	405 000
Aisne.	*Laon.*	Château-Thierry, Soissons, Saint-Quentin. Vervins.	555 000
			4 893 000 h.

La province d'Ile-de-France, noyau de notre patrie, berceau de la royauté française, comprenait un grand nombre de petits pays. L'*Ile-de-France* proprement dite

était la plaine enfermée entre la Seine, l'Oise et la Marne inférieures avec Saint-Denis pour centre. La *Brie* était limitée par les falaises tertiaires qui s'étendent entre la Marne et l'Aube. On appelait *Gâtinais* le pays plat entre les cours moyens de la Seine et de la Loire, *Hurepoix* la plaine arrosée par l'Essonne.

Seine. — Ce département occupe le centre des formations géologiques qui enveloppent le bassin de la Seine, et s'étend au point de convergence des grandes vallées fluviales, dans un pays riche par l'agriculture et l'industrie. *Paris*, où aboutissent les voies naturelles et les voies artificielles de toute la France, existe depuis la plus haute antiquité et occupait à l'origine l'île de la Cité. Cette capitale est peuplée de 2,300,000 âmes. C'est donc la seconde ville du monde. D'autres villes de 20,000 habitants comme *Vincennes*, *Neuilly*, *Levallois-Perret*, *Boulogne*, sont ses faubourgs et s'accroissent maintenant beaucoup plus vite que la métropole et à ses dépens.

Seine-et-Oise. — Il entoure le département de la Seine et se compose de fractions du *Vexin français*, du *Hurepoix*, de la *Brie*, de la *Beauce* et du *Gâtinais*. C'est une région plate. Le commerce, l'industrie et l'agriculture y sont très développés. Principale ville : *Versailles* (50,000 hab.).

Seine-et-Marne. — Ce département comprend surtout des terres de la *Brie ;* il ne renferme aucune ville importante.

Oise. — Il se compose de pays d'Ile-de-France su sud et de la Picardie au nord (*Amiénois*, *Santerre*, *Thiérache*). Ville principale : *Beauvais* (16,000 hab.).

L'*Aisne* est un pays de collines et de coteaux boisés, surtout à l'est dans l'ancienne *Thiérache ;* ce département est composé pour une bonne partie de terres autrefois picardes, mais a aussi reçu au sud des fragments de la *Brie*, sur les confins de la Champagne. La plus populeuse de ses villes est *Saint-Quentin* (47,000 hab.).

8° L'**Orléanais** a formé 3 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
LOIRET.	*Orléans.*	Gien, Montargis, Pithiviers.	374 000 h.
EURE-ET-LOIR.	*Chartres.*	Châteaudun, Dreux, Nogent-le-Rotrou.	384 000
LOIR-ET-CHER.	*Blois.*	Romorantin, Vendôme.	279 000
			927 000 h.

L'*Orléanais* se compose des régions plates qui forment une transition douce entre les domaines de la Loire et de la Seine : *Beauce*, *Gâtinais*, *pays Chartrain ;* une contrée absolument plate et marécageuse, la *Sologne*, s'y étend au sud-ouest.

Loiret. — Assemblage de portions de la *Beauce*, du *Gâtinais* et de la *Sologne* stérile. — Population légèrement inférieure en moyenne à celle de la France — riche en productions agricoles à l'ouest dans la Beauce. Une seule grande ville, *Orléans* (61,000 hab.).

Eure-et-Loir. — Portions de la *Beauce* absolument plate et du *Perche* plus accidenté, avec quelques plis de terrain et des collines boisées encadrant de belles prairies. *Chartres* n'a que 20,000 habitants.

Loir-et-Cher. — Agglomération de pays du *Perche*, de la *Beauce*, avec un petit fragment de la *Sologne* et quelques lambeaux de l'ancienne Touraine. Les campagnes produisent beaucoup de céréales et sont assez riches par l'élevage. *Blois* (20,000 hab.).

9° Le **Berri** ou **Berry** a formé 2 départements :

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
CHER.	*Bourges.*	Saint-Amand, Sancerre.	355 000 h.
INDRE.	*Châteauroux.*	Le Blanc, la Châtre, Issoudun.	296 000
			651 000 h.

Le Berri comprend une grande partie des pays arrosés par le Cher et l'Indre. — Déjà le sol y est plus élevé que dans les provinces précédentes. Deux anciens pays sont contenus dans la province de Berri : le *Sancerrois* et la *Brenne* marécageuse.

Cher. — Région granitique dépendant du Massif central mais encore peu élevée : *Bourges* (43,000 hab.).

Indre. — Fragments de la bordure granitique du Massif central : ce département est encore moins peuplé en proportion que le Cher, à cause des étendues marécageuses de la *Brenne.* — Aucune ville importante.

10° **Touraine.** — 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
INDRE-ET-LOIRE.	*Tours.*	Chinon, Loches.	341 000 h.

Le département d'Inde-et-Loire est médiocrement peuplé. *Tours* (55,000 hab.) est la ville principale. Le nom du pays et de la ville vient de l'ancien peuple des *Turones.*

11° **Anjou.** — 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
MAINE-ET-LOIRE.	*Angers.*	Baugé, Cholet, Segré, Saumur.	528 000 h.

Arrosée par la Loire et la Maine, cette province renferme aussi au sud une partie du versant septentrional des hauteurs de *Gâtine.* Le pays est fertile et plus peuplé que le reste de la France en moyenne.

12° **Angoumois.** — 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
CHARENTE.	*Angoulême.*	Barbezieux, Cognac, Confolens, Ruffec.	366 000 h.

L'Angoumois est le pays de plaines de la moyenne Charente : il touche dans sa partie orientale aux dernières pentes du Massif central. On appelle cette région granitique les *terres froides*, au centre sont les *terres chaudes;* d'un sol et d'une végétation plus riches. *Angoulême* (30,000 hab.).

13° **Aunis et Saintonge.** — 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
CHARENTE-INFÉRIEURE.	*La Rochelle.*	Jonzac, Marennes, Rochefort, Saintes, Saint-Jean d'Angély.	466 000 h.

Région de la basse Charente : mais la partie méridionale du département dépend déjà du domaine de la Dordogne. Pays riche par la culture de la vigne, mais cruellement éprouvé par le phylloxéra. Villes principales : *Rochefort* (28,000 h.), grand arsenal et port de guerre. *La Rochelle* (20,000 h.).

14° **Maine.** — 2 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
SARTHE.	*Le Mans.*	La Flèche, Mamers, Saint-Calais.	439 000 h.
MAYENNE.	*Laval.*	Château-Gontier, Mayenne.	345 000
			784 000 h.

Comprend, autour des cours d'eau qui se résument en la Maine, une région de plaine et une région montagneuse, les collines du Maine et une portion des collines du Perche.

Sarthe. — Comprend au nord le Maine occidental, et au sud quelques cantons de l'Anjou. Pays de riche agriculture, assez bien peuplé. *Le Mans* (50,000 hab.) est la seule grande ville.

Mayenne. — Même composition que la Sarthe ; a englobé comme ce département des fragments de l'Anjou : plus montagneux, moins riche que le précédent. *Laval* (28,000 hab.).

§ III. — **Plaines et plateaux de l'est et du nord-est.**

Un autre groupe de provinces peut être formé de celles qui appartiennent en tout ou en partie aux plateaux et hautes terres du nord et de l'est.

15° **Champagne :** 4 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
MARNE.	*Châlons.*	Epernay, Reims, Ste-Menehould, Vitry-le-François.	429 000 h.
AUBE.	*Troyes.*	Arcis-sur-Aube, Bar-sur-Aube, Bar-sur-Seine, Nogent-sur-Seine.	257 000
HAUTE-MARNE.	*Chaumont.*	Langres, Vassy.	248 000
ARDENNES.	*Mézières.*	Rethel, Rocroy, Sedan, Vouziers.	332 000
			1 266 000 h.

La Champagne est plateau et plaine. A côté des pays accidentés de l'Ardenne, de l'Argonne, de la *Brie*, elle compte la vaste étendue crayeuse appelée *Champagne pouilleuse.* Mal peuplée pour sa superficie, à cause de l'âpreté de ses hautes régions de l'est et du nord et de la stérilité des plaines de craie.

Marne. — Ce département, composé de plaines au centre, renferme à l'ouest les falaises tertiaires de la *Brie champenoise*, à l'est les premières élévations et les défilés fameux de l'Argonne. Pays de vignobles à l'ouest, de pâture au centre et à l'est : médiocrement peuplé sauf dans le district industriel de Reims. Ville principale : *Reims* (82,000 hab.) ; *Châlons* n'a que 20,000 âmes.

L'*Aube* comprend les régions des cours supérieurs de l'Aube et de la Seine. La population y est inférieure à la moyenne. *Troyes* (46,000 hab.).

Haute-Marne. — Région des sources de la Marne, qui se compose en grande partie de terres du plateau de Langres : le département s'est encore appauvri depuis la décadence de son industrie métallurgique. La population est très inférieure à la moyenne : aucune ville importante. *Saint-Dizier* vit encore d'une industrie métallurgique fort éprouvée. *Langres*, vaste camp retranché.

Ardennes. — Contient des terres basses de Champagne au sud-ouest, et un fragment de l'Argonne, outre le plateau ardennais : assez peuplé grâce à l'industrie des tissus à *Sedan*, de la métallurgie à *Charleville*. Aucune ville n'y compte 20,000 âmes.

16° **Lorraine** : 3 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Meuse.	*Bar-le-Duc.*	Commercy, Montmédy, Verdun.	292 000 h.
Meurthe-et-Moselle.	*Nancy.*	Briey, Lunéville, Toul.	431 000
Vosges.	*Épinal.*	Neufchâteau, Mirecourt, Remiremont, Saint-Dié.	414 000
			1 137 000 h.

Département perdu.

		Villes principales.
Moselle.	*Metz.*	Thionville, Sarreguemines.

La Lorraine comprend le versant occidental des Vosges et le plateau qui s'y adosse, plus les *Woëvres* et une partie du pays accidenté de la Haute-Meuse. La guerre de 1870-71 nous a enlevé une grande portion du département de la Moselle, a entamé celui de la Meurthe et des Vosges.

Meuse. — Région mixte qui contient à l'ouest une lisière de la plate *Champagne*, des pays accidentés d'*Argonne*, la *Woëvre* monotone et un fragment du plateau lorrain. Population inférieure à la moyenne. L'industrie, et une culture que l'activité des habitants rend fructueuse dans un pays médiocre, sont les principales ressources. *Bar* (17,000 hab.), *Verdun* (16,000 h.).

Meurthe-et-Moselle. — Agglomération des parties restées françaises des anciens départements de la Meurthe et de la Moselle — pays de plateaux boisés avec les riches exploitations agricoles des vallées de la Moselle et de ses affluents; industrie très développée; population supérieure à la moyenne. *Nancy* (79,000 hab.), vieille métropole de la Lorraine, est devenu un grand centre industriel.

Vosges. — Composé de régions montagneuses à l'est, ce plateau que sillonne la haute Moselle à l'ouest, le département des Vosges comprend même au sud quelques fragments du versant méridional des Faucilles. Pays d'industrie qui ne contient que des villes de médiocre importance.

17° **Alsace.** — Il ne nous reste que le territoire de Belfort :

Territoire de Belfort.	*Belfort.*	80 000 h.

La guerre de 1870-71 nous a ravi la plaine d'Alsace qui formait les deux départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin avec les grandes villes de *Strasbourg* (105,000 h.), de *Mulhouse* (70,000), et de *Colmar* (26,000).

Belfort (16,000 h.), grand camp retranché.

18° **Bourgogne :** 5 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
—	—	—	—
YONNE.	*Auxerre.*	Avallon, Joigny, Sens, Tonnerre.	356 000 h.
CÔTE-D'OR.	*Dijon.*	Beaune, Châtillon-sur-Seine, Semur.	382 000
SAÔNE-ET-LOIRE.	*Mâcon.*	Autun, Chalon, Charolles, Louhans.	626 000
AIN.	*Bourg.*	Belley, Gex, Nantua, Trévoux.	364 000
			1 728 000 h.

Région naturelle d'une importance considérable ; transition entre deux versants, et lien entre le massif central et les plateaux du nord-est. La Bourgogne contient des hauts pays dépendant du Jura et du massif central, et la zone intermédiaire du plateau de Langres qui unit le plateau de Lorraine au massif central, enfin par le Morvan les promontoires avancés de ce massif.

L'*Yonne*, essentiellement composée du haut massif du *Morvan*, est un pays rude, âpre, au climat rigoureux. Population très inférieure à la moyenne. L'ancienne capitale de l'*Auxerrois* n'a que 16,000 âmes.

Côte-d'Or. — On a réuni sous ce nom des fragments du plateau de Langres avec l'*Auxois* — département développé sur les deux versants de la Seine et de la Saône — doit son importance à cette position et à ses fameux vignobles. Population inférieure à la moyenne. *Dijon* (61,000 h.), la seule grande ville, est l'étape intermédiaire entre les régions de la Seine et du Rhône.

Saône-et-Loire. — Le nom seul indique bien l'importance ; — contient la région des seuils entre Saône-et-Loire, se compose du *Morvan* méridional, des hauteurs du *Charolais*, d'une partie des plaines de la Saône, plus une portion de la *Bresse* marécageuse. Régions riches par l'agriculture et l'industrie, et très peuplées — mais peu de grandes villes. *Le Creusot* (23,000 h.) les dépasse toutes.

L'*Ain* est l'ensemble des régions naturelles du Jura (*Bugey*, *Valromey*), des *Dombes* et de la *Bresse;* médiocrement peuplé à cause de l'altitude d'une partie de son territoire et de l'insalubrité des plateaux marécageux. Aucune ville considérable.

19° **Franche-Comté** . 3 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
HAUTE-SAÔNE.	*Vesoul.*	Gray, Lure.	291 000 h.
DOUBS.	*Besançon.*	Baume-les-Dames, Montbéliard, Pontarlier.	311 000
JURA.	*Lons-le-Saulnier.*	Saint-Claude, Dôle, Poligny.	282 000
			884 000 h.

La Franche-Comté est par excellence le pays des gradins du Jura inclinés vers la vallée de la Saône, et d'une partie de cette vallée. C'est donc une région naturelle d'un caractère très tranché, séparée du pays vosgien par la trouée de Belfort, mais s'y reliant et formant transition entre Jura et plateau de Lorraine par la Haute-Saône qui touche aux Faucilles comme aux Vosges. On sait qu'elle était jadis divisée en 4 *bailliages.*

Haute-Saône. — Pays mixte, comprenant un coin des Vosges, une région assez étendue des Faucilles, et au sud-ouest des dépendances du Lomont; d'ailleurs médiocrement peuplé. Aucune ville n'y compte 10,000 habitants.

Doubs. — Composé du Jura, de ses terrasses moyennes, et de la vallée du Doubs qui lui donne son nom; pays élevé; population légèrement inférieure à la moyenne. Mais *Besançon* (56,000 hab.) doit son importance à sa position au centre de la vallée du Doubs: c'est de plus une cité industrielle.

Le *Jura* partage avec le département du Doubs les hautes terres du Jura central, et avec l'Ain celle du Jura

méridional. Pays pauvre et médiocrement peuplé, point de villes notables.

§ IV. — Zone de transition entre les plateaux du nord-est et le massif central.

Dans la région de la Loire moyenne, deux provinces d'un relief médiocre forment une sorte de transition entre les plateaux de Bourgogne et le massif central, le Nivernais et le Bourbonnais.

20° **Nivernais :** 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
NIÈVRE.	*Nevers.*	Château-Chinon, Clamecy, Cosne.	348 000 h.

Le *Nivernais* comprend la majeure partie du massif de Morvan, puis des régions de plaine au nord-ouest vers la *Puisaye* et l'*Orléanais*. Pays boisé et pauvre sur une notable étendue. Population inférieure à la moyenne, *Nevers* (23,000 h.) étape de la Loire moyenne, seule ville importante.

21° **Bourbonnais : 1** département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
ALLIER.	*Moulins.*	Gannat, Montluçon, la Palisse.	425 000 h.

Le *Bourbonnais* s'étendait beaucoup plus loin au sud et à l'ouest que le département actuel de l'Allier. Pays montagneux au sud, où il comprend une partie du massif des Bois-Noirs et des monts de la Madeleine; au nord-ouest ce sont des collines puis des plaines. Ville principale *Montluçon* (23,000 h.), sur le Cher. *Moulins*, sur l'Allier,

l'égale presque (22,000 h.); et l'industrieuse *Commentry* les dépassera un jour.

§ V. — **Provinces du massif central.**

Le massif central appartient au territoire de quatre anciennes provinces, sauf ses plateaux du sud-ouest, qui ont été associés aux destinées de la plaine garonnaise et ses pentes rapides du sud-est, qui ont vécu de l'histoire du Languedoc. Ces provinces sont : le *Lyonnais*, l'*Auvergne*, le *Limousin* et la *Marche*.

22° **Lyonnais** : 2 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
—	—	—	—
RHÔNE.	*Lyon.*	Villefranche.	773 000 h.
LOIRE.	*Saint-Étienne*	Montbrison, Roanne.	643 000
			1 416 000 h.

Zone de transition entre les domaines du Rhône moyen et de la Haute-Loire, comme l'ancien *Charolais*. Mais la majeure partie de ses terres se rattache au massif central, *Lyonnais*, *Forez;* on est déjà dans les hautes montagnes. Population surabondante ; industries de la métallurgie et des soiries. Jadis on forma un seul département de « Rhône-et-Loire ».

Rhône. — Appartient surtout à la région du Rhône et de la Saône inférieure, mais touche vers l'ouest au massif central ; il comprend, outre le *Lyonnais*, un fragment méridional du *Beaujolais*. Région d'industrie très active. Population : 266 habitants par kilomètre carré. *Lyon* (402,000 hab.) doit sa grandeur, qui date de loin, à sa position au confluent du Rhône et de la Saône, c'est-à-dire au carrefour des routes entre le Rhône et la Seine, et entre le Rhône et la Loire.

Loire. — Plaine du *Forez*, et sa bordure montagneuse

à l'est et à l'ouest; Région surpeuplée à cause du développement de l'industrie. *Saint-Étienne* (126,000 hab.) a supplanté la vieille *Montbrison*, capitale politique du *Forez*. *Saint-Chamond* et *Rive-de-Gier* paraissent appelées au même avenir.

23° **Auvergne** : 2 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Puy-de-Dôme.	*Clermont-Ferrand.*	Ambert, Issoire, Riom, Thiers.	571 000 h.
Cantal.	*Aurillac.*	Mauriac, Murat, Saint-Flour.	242 000
			813 000 h.

Province fut ainsi nommée des *Arvernes*, peuple de Vercingétorix : comprend les massifs d'*Auvergne*, les plateaux qui les supportent et la plaine intérieure de *Limagne*. Principaux pays : *Dauphiné, Auvergne, Limagne, Livradois.*

Puy-de-Dôme. — Se compose du massif du Puy-de-Dôme, de la plaine de Limagne, et d'une partie du versant sud-ouest de son massif. Pays très peuplé, mais qui compte peu de grandes villes. *Clermont* (40,000 hab.).

Cantal. — Comprend le massif du Cantal et ses diverses pentes. Pays âpre et peu fertile où la population, ne pouvant vivre en grande densité, émigre vers la plaine et les villes industrielles. Point de grande ville.

24° **Limousin** : 2 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Haute-Vienne.	*Limoges.*	Bellac, Rochechouart, Saint-Yrieix.	350 000 h.
Corrèze.	*Tulle.*	Brives, Ussel.	317 000
			667 000 h.

Le Limousin (*Lemovices*, peuple de la Gaule) est la ré-

gion de hauts plateaux et de montagnes qui termine à l'ouest le soulèvement du massif cental. Verse donc des eaux à la Loire et à la Garonne; contrée haute, âpre et peu fertile.

Haute-Vienne. — Partie du Limousin dont les pentes sont à l'ouest et au nord-ouest, vers la Charente et la Vienne; population légèrement inférieure à la moyenne. *Limoges* (68,000 hab.), ville industrielle, est la plus populeuse.

Corrèze. — Se compose du versant sud-ouest des mêmes montagnes; encore moins peuplé que le précédent; point de villes importantes.

25° **Marche** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
CREUSE.	*Guéret.*	Aubusson, Bourganeuf, Boussac.	285 000 h.

Marche (état frontière). — Est la région de plateaux qui termine au nord-ouest le massif central.

Creuse. — Couvre le pays de plateaux granitiques peu fertiles, comme ceux du Limousin; population très inférieure à la moyenne; aucune ville n'a 10,000 habitants.

§ VI. — Versant sud-ouest du massif central; plaine de la Gironde et de l'Adour; Pyrénées du centre et de l'ouest.

Les pentes du massif central inclinées vers le sud-ouest, sauf les hautes régions du Limousin et de l'Auvergne, ont été associées aux pays de la plaine de la Gironde et de l'Adour et aux régions des Pyrénées centrales et occidentales. La Garonne est le trait d'union des hauts pays qui se dressent de chaque côté de sa plaine. Guyenne

et Gascogne, Béarn et comté de Foix ont eu souvent au cours de l'histoire des destinées communes.

26° **Guyenne et Gascogne** : 9 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
TARN-ET-GARONNE.	*Montauban.*	Castel-Sarrasin, Moissac.	214 000 h.
AVEYRON.	*Rodez.*	Espalion, Millau, St-Affrique, Villefranche.	416 000
LOT.	*Cahors.*	Figeac, Gourdon.	271 000
DORDOGNE.	*Périgueux.*	Bergerac, Nontron, Ribérac, Sarlat.	492 000
LOT-ET-GARONNE	*Agen.*	Marmande, Nérac, Villeneuve d'Agen.	307 000
GIRONDE.	*Bordeaux.*	Bazas, Blaye, Lesparre, La Réole, Libourne.	776 000
LANDES.	*Mont-de-Marsan.*	Dax, Saint-Sever.	302 000
HAUTES-PYRÉNÉES.	*Tarbes.*	Argelès, Bagnères.	235 000
GERS.	*Auch.*	Condom, Lectoure, Lombez, Mirande.	274 000
			3 287 000 h.

La province de Guyenne et Gascogne composait le plus étendu des *gouvernements* de l'ancien régime. C'est une région naturelle nettement limitée et comprenant avec la vallée de la Garonne les pentes du massif central et celles des Pyrénées qui tombent vers cette vallée.

Tarn-et-Garonne. — Assemblage de fragments de l'*Armagnac*, du *Fézensaguet*, du *Lomagnac*, du *Rouergue* et du *Quercy*, régions très fertiles de hauteur moyenne, au sol et au climat excellents. Pourtant la population y est inférieure à la moyenne. *Montauban* (22,000 hab.), ville principale.

Aveyron. — Composé des pentes sud-ouest du massif de la Lozère, d'une partie des Causses du *Rouergue;* donc pays élevé, peu fertile et médiocrement peuplé.

Lot. — Portion des Causses du *Rouergue* et du *Quercy*, pays de plateaux, peu fertile à l'est, de collines à la riche

végétation au centre et à l'ouest; en somme, médiocrement peuplé.

Dordogne. — Composé surtout de la région de collines moyennes où se développent les fertiles vallées de la Vézère, de l'Isle et de la Dronne, anciens pays du *Nontronnais* et du *Périgord.* Population assez peu dense malgré la richesse du sol. *Périgueux* (25,000 hab.), ancienne métropole du Périgord.

Lot-et-Garonne. — Pays du Lot inférieur et de la moyenne Garonne, région de plaines et de coteaux à la population peu nombreuse, sans villes importantes.

Gironde. — Le plus étendu de nos départements; composé de coteaux qui bordent l'estuaire girondin, puis à l'ouest et au sud-ouest de dunes; pays riche par la culture de la vigne et par le commerce maritime. *Bordeaux* (241,000 hab.), un de nos ports les plus actifs.

Landes. — Pays plat, sauf la *Chalosse* aux collines fertiles autour de Saint-Sever. Population inférieure de moitié à la moyenne à cause de la pauvreté d'une grande partie du sol.

Hautes-Pyrénées. — Comprend les hautes Pyrénées françaises, les monts de *Bigorre* et la partie méridionale du plateau de Lannemezan, l'ancien *Astarac.* Médiocrement peuplé à cause de l'altitude et de l'infécondité d'une grande portion du sol, il ne renferme qu'une seule ville notable : *Tarbes* (21,000 hab.).

Gers. — Partie de l'ancien *Astarac* et de l'*Armagnac*, sur le plateau de Lannemezan; mal arrosé, il est pauvre et mal peuplé. Aucune ville importante.

27° **Béarn** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
BASSES-PYRÉNÉES.	*Pau.*	Bayonne, Mauléon, Oloron, Orthez.	434 000 h.

Pente septentrionale des Pyrénées de l'ouest, plus une partie de la *Chalosse*, du *Labourdan* au sud de l'Adour inférieur, et un bas littoral au nord des bouches de ce fleuve. Pays assez fertile et peuplé.

Principales villes : *Pau* (29,000 hab.), et le petit port de Bayonne (27,000 hab.).

28° **Comté de Foix** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
ARIÈGE.	*Foix.*	Pamiers, Saint-Girons.	238 000 h.

Pays de l'Ariège et du Salat, comprenant d'étroites vallées pyrénéennes, et le Plantaurel. Médiocrement peuplé ; aucune ville notable.

§ VII. — Pentes méridionales des Cévennes, Pyrénées orientales, et côte basse de la Méditerranée.

A cette catégorie appartiennent une grande province, le *Languedoc*, et une petite, le *Roussillon*.

29° **Languedoc** : 8 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
TARN.	*Albi.*	Castres, Gaillac, Lavaur.	360 000 h.
HAUTE-GARONNE.	*Toulouse.*	Muret, Saint-Gaudens, Villefranche.	481 000
GARD.	*Nîmes.*	Alais, Uzès, Le Vigan.	417 000
LOZÈRE.	*Mende.*	Florac, Marvejols.	141 000
ARDÈCHE.	*Privas.*	Largentière, Tournon.	375 000
HAUTE-LOIRE.	*Le Puy.*	Brioude, Yssingeaux.	320 000
AUDE.	*Carcassonne.*	Castelnaudary, Limoux, Narbonne.	332 000
HÉRAULT.	*Montpellier.*	Béziers, Lodève, Saint-Pons.	440 000
			2 876 000 h.

Le Languedoc, comprenant des régions très différentes

d'aspect, ici les âpres massifs des Cévennes, là des plaines arrosées par la Garonne, par le Rhône, ou bordant la Méditerranée, se composait d'un grand nombre de pays distincts. C'est la contrée de transition entre la plaine du Rhône et celle de la Garonne.

Tarn. — Tient à la fois aux Cévennes et à la plaine garonnaise ; formé de fragments du plateau de Ségala et des monts de Lacaune ; c'est l'ancien *Albigeois*, où l'on ne peut citer aucune grande ville.

Haute-Garonne. — Pays composé de hautes terres pyrénéennes et de la riche plaine où débouche la Garonne ; anciens pays de *Comminge* (Garonne vers Montrejeau), de *Lauraguais* (entre les coteaux de Saint-Félix et la Montagne Noire), de *Lomagne*, plus l'*archevêché de Toulouse* qui en forme le noyau central. Population supérieure à la moyenne. *Toulouse* (130,000 hab.) doit son importance à sa position près de la dépression qui mène de la Garonne au Rhône.

Gard. — Pays de la pente sud-est des Cévennes et de la plaine que traverse le Gard ; possède une grande richesse agricole (viticulture) et industrielle (métallurgie du bassin d'Alais). *Nîmes* (70,000 hab.) est sa ville principale, avec *Alais* (20,000 hab.).

Lozère. — Région haute et sauvage comprenant les massifs de Lozère, d'Aubrac et les monts de la Margeride, plus la partie des Causses la plus voisine des hauts monts ; correspond à l'ancien pays du *Gévaudan;* ne renferme aucune ville notable et est un des moins peuplés de France.

Ardèche. — Ancien *Vivarais;* sur son territoire s'étendent le Mézenc et les Coirons, mais aussi une riche portion de la plaine du Rhône. Population de densité moyenne ; pas de grande ville.

Haute-Loire. — C'est le val de la Haute-Loire avec les

monts du Vivarais et du Velay, le territoire de l'ancien *Velay*. *Le Puy* en Velay atteint presque 20,000 habitants.

Aude. — S'étend sur la côte occidentale du golfe du Lion et dans la plaine de l'Aude, faisant transition entre le Languedoc rhodanien ou maritime et la plaine de Toulouse : ancien *Lauraguais;* pays médiocrement peuplé. *Carcassonnne* (27,000 hab.) est dans une position correspondant à celle de Toulouse dans la dépression entre Aude et Garonne. *Narbonne* (20,000 hab.) fut métropole au temps des Romains (Narbo Martius) : elle communique avec le mauvais port de la Nouvelle par sa « robine ».

Hérault. — Pente sud-est des Garrigues, de l'Espinouse et comprend, en outre, la côte des Étangs ; riche en vignobles, fait un actif commerce par Cette. *Montpellier* (57,000 hab.), *Béziers* (43,000 hab.) et *Cette* (29,000 hab.). Population supérieure à la moyennne à cause de la viticulture et de l'industrie houillère.

30° **Roussillon** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
PYRÉNÉES-ORIENTALES.	*Perpignan.*	Céret, Prades.	211 000 h.

C'est la région pyrénéenne et maritime, avec les Corbières et les Albères, les vallées du Tech, de la Tet, de l'Agly, un littoral rocheux au sud, plat au nord; anciens pays de *Roussillon* et *Cerdagne*, du *Valspire;* sa principale richesse est la viticulture ; sa population inférieure à la moyenne. *Perpignan* (30,000 hab.) est la plus grande ville.

§ VIII. — **Les Alpes et la plaine du Rhône.**

La région naturelle des Alpes françaises limitée par la.

mer et le Rhône a formé 5 provinces, auxquelles on peut ajouter la Corse.

31° **Savoie** : 2 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Savoie.	*Chambéry.*	Albertville, Saint-Jean-de-Maurienne, Moutiers.	267 000 h.
Haute-Savoie.	*Annecy.*	Bonneville, Saint-Julien, Thonon.	275 000
			542 000 h.

Cette province était jadis subdivisée en nombreux pays, autant qu'elle contient de vallées alpestres de quelque développement.

Savoie. — Ce département comprend la vallée de l'Isère supérieure (*Tarentaise*) et de l'Arc (*Maurienne*) avec les massifs de la Vanoise des Alpes Graies; population inférieure à la moyenne. Point de grandes villes.

Haute-Savoie. — Partie septentrionale des Alpes françaises, avec les rives méridionales du lac de Genève; contient les anciens pays du *Chablais* et du *Faucigny*; population inférieure à la moyenne.

32° **Dauphiné** : 3 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Isère.	*Grenoble.*	Saint-Marcellin, la Tour du Pin, Vienne.	582 000 h.
Hautes-Alpes.	*Gap.*	Briançon, Embrun.	123 000
Drôme.	*Valence.*	Die, Montélimart, Nyon.	315 000
			1 020 000 h.

Cette grande province comprenait nombre de pays constitués entre les fleuves de la plaine ou dans les vallées des Alpes. C'est la pente occidentale des Alpes françaises avec les vallées de l'Isère et de la Drôme.

Isère. — Formé des vallées de l'Isère (*Graisivaudan*) et du Drac, et de la plaine de Vienne (*Viennois*) sur la rive gauche. *Grenoble* (52,000 hab.) heureusement situé au débouché de la riche vallée du *Graisivaudan.*

Hautes-Alpes. — Massif du Pelvoux, hautes vallées du Drac et de la Durance; le moins peuplé de France; il se dépeuple même depuis le commencement du siècle; aucune ville n'atteint 10,000 habitants.

Drôme. — Anciens pays de *Diois*, *Valentinois*, avec une partie du *Viennois;* comprend, en outre, les basses vallées de l'Isère et de la Drôme : pays de viticulture. *Valence* (23,000 hab.), est la plus grande ville.

33° **Provence** : 3 départements.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Basses-Alpes.	*Digne.*	Barcelonnette, Castellane, Forcalquier, Sisteron.	130 000 h.
Var.	*Draguignan.*	Brignoles, Toulon.	284 000
Bouches-du-Rh.	*Marseille.*	Aix, Arles.	605 000
			1 019 000 h.

Cette ancienne « province » romaine peut être définie « le versant maritime des Alpes que complète le comté de Nice ». Climat très doux sauf dans les Basses-Alpes ; littoral très découpé, propre au développement de la navigation. Quand Aix était la capitale, on distinguait la *Basse-Provence* ou Provence maritime et la *Haute-Provence.*

Basses-Alpes. — Comprend les hautes vallées de la Durance et de l'Ubaye, pays âpre et sauvage, un des moins peuplés de France (19 hab. par kil. carré).

Var. — Composé de la région de l'Esterel, des monts des Maures et de la Sainte-Baume, avec un littoral merveil-

leusement articulé. Population inférieure à la moyenne. Ville principale : *Toulon* (70,000 hab.).

Bouches-du-Rhône. — Partie occidentale de la Provence maritime ; population très supérieure à la moyenne, à cause de l'activité commerciale et industrielle de Marseille. *Marseille* (376,000 hab.) est notre premier port de commerce, qui doit à sa position en face de l'Algérie une bonne part de sa prospérité. *Aix* (29,000 hab.) jadis la métropole de la Provence. *Arles* (25,000 hab.) sur le Rhône ; *Beaucaire* (20,000 hab.) doit son importance à la navigation fluviale.

34° **Comté de Nice** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
ALPES-MARITIMES	*Nice.*	Grasse, Puget-Théniers.	238 000 h.

C'est la vallée du Var avec le littoral si articulé compris entre l'Esterel et la frontière italienne. Ce pays est riche par la culture et bien peuplé. *Nice* (77,000 hab.) doit beaucoup de sa prospérité à l'excellence de son climat, qui attire les étrangers.

35° **Comtat-Venaissin** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
VAUCLUSE.	*Avignon.*	Apt, Carpentras, Orange	242 000 h.

Ancienne *principauté d'Orange* et domaine des papes à Avignon. A l'ouest, c'est la plaine du Rhône, à l'est le pays montagneux du Léberon, des montagnes de Vaucluse, du Ventoux, des monts de Lure. Région bien peuplée. *Avignon* (41,000 hab.) doit un reste de prospérité au voisinage du Rhône.

36° **Corse** : 1 département.

Département.	Chef-lieu.	Sous-préfectures.	Population.
Corse.	*Ajaccio.*	Bastia, Calvi, Corte, Sartène.	279 000 h.

Cette île, d'une richesse merveilleuse, souffre encore des crises du passé; la trace des maux de la domination gênoise n'a pas disparu ; mal peuplée. *Bastia* (18,000 hab.) et *Ajaccio* (17,000 hab.), excellents ports, sont de petites villes.

CHAPITRE IV

LA DÉFENSE DU TERRITOIRE.

Condition générale. — La facilité de défense du territoire français est médiocre. Notre pays n'est bien couvert, par une frontière naturelle, que vers le sud-ouest où les Pyrénées forment muraille ; mais précisément ce n'est point une zone menacée, celle où peuvent naître les plus grands périls; une nation seulement veille derrière ce rempart, nation dont les intérêts ne sont pas nécessairement ni partout en conflit avec les nôtres. Au sud-est, la protection naturelle est déjà moins bonne; les Alpes sont pénétrables encore sur bien des points; et la puissance qui se développe à l'est de ces hautes montagnes peut être portée d'instinct, et en vertu de sa position même dans la Méditerranée, à désirer les mêmes satisfactions politiques, le même mode d'expansion que la France. Il peut y avoir de ce côté rencontre d'intérêts.

Mais au nord-est la frontière de France coupe les pays de montagnes et de plateaux de la moyenne Europe, c'est-à-dire sillonne une région ou le relief est trop peu caractérisé, pour séparer nettement les intérêts. Dès lors la sécurité nationale y est livrée à l'arbitraire des interprétations historiques. Par ce dédale de hauteurs aux contours indécis, aux formes molles, nous sont venues

bien des invasions et des guerres. Que dire de nos plaines du nord qui s'ouvraient au-devant des migrations ou des armées venues de l'est?

Nos côtes sont en général plus favorables à la défense que nos frontières continentales; et s'il est mauvais pour le sort de notre commerce que les articulations soient rares dans nos départements côtiers, on ne saurait trop s'en réjouir pour nos chances de salut et de victoire sur mer. L'histoire des descentes et des croisières ennemies sur nos côtes est instructive à cet égard. Pourquoi faut-il que nous comptions encore quelques citadelles étrangères en vue de nos côtes, que la France maritime soit surveillée par les îles Anglo-Normandes, comme l'Espagne l'est par Gibraltar?

Frontière des Pyrénées. — Les Pyrénées, grâce à leur structure de muraille, forment une excellente frontière naturelle, bien que la ligne de limite entre la France et l'Espagne ne suive pas exactement les crêtes. Mais sur un développement total de 570 kilomètres, plus de 400 dans la région du centre forment une zone où ne sauraient passer des troupes nombreuses avec leurs convois de vivres et de matériel. Les parties basses de l'est et de l'ouest offrent seules des passages que défendent des forteresses. A l'est *Perpignan* est le centre de la résistance; *Villefranche* et *Montlouis* l'aident à barrer la vallée de la Tet. Sur le Tech, *Prats-de-Mollo* relie les défenses de Montlouis à celles de *Fort-les-Bains* et de *Bellegarde* qui commandent les passes de grande communication. Enfin *Collioure* et *Port-Vendres* sont à la fois des points d'appui pour les opérations continentales et maritimes.

A l'ouest *Bayonne* est la grande place forte. Les ouvrages de *Saint-Jean-Pied-de-Port* ferment l'entrée par la Nive; et la position du *Portalet* a conservé des bat-

teries qui barrent la haute vallée du gave d'Oloron. Les forteresses de la région Pyrénéenne n'ont pas été augmentées depuis longtemps; de ce côté les avantages naturels de la défense sont trop considérables pour réclamer un grand renfort de travaux d'art.

Frontière des Alpes. — Les Alpes au contraire sont une barrière insuffisante, parce que les vallées y sont longues, bien articulées, et peuvent servir de chemins d'invasion : l'ennemi peut déboucher par le haut Var, le haut Verdon, la Durance, l'Arc et l'Isère. D'autre part, ces chemins de montagnes sont trop étroits pour permettre à un envahisseur de se déployer, de profiter de l'avantage du nombre; le moindre obstacle peut permettre aux défenseurs de couper une armée de sa base d'opérations.

Aussi les vallées ont-elles été barrées avec soin par des forts qui surveillent et dominent leurs étranglements, leurs passages nécessaires; et en arrière de grandes places fortes sont chargées d'approvisionner nos armées dans ces pays où il est difficile de vivre.

L'invasion par le nord serait très dangereuse pour nous au cas où deux ennemis coalisés se donneraient Lyon pour objectif commun, l'un venant par l'Isère, l'autre par la Saône. *Albertville* a des ouvrages qui barrent la haute Isère; le fort l'*Esseillon* doit arrêter un ennemi qui déboucherait par l'Arc; enfin on vient d'élever quelques batteries au confluent des deux cours d'eau. En arrière *Grenoble* et *Lyon* sont munis de forts qui protègent une enceinte très étendue.

L'entrée en France par la Durance rencontre d'abord le gros obstacle de la place de *Briançon*. Pour descendre la vallée et aboutir soit à Toulon soit à Marseille, il faudrait encore se heurter à *Mont-Dauphin*, à *Embrun*, à

Sisteron. La forteresse de *Colmars* interdit aussi une route plus courte par le haut Verdon.

La ligne du Var et les passages des Alpes maritimes ont pour défense *Entrevaux* et le vaste camp retranché de *Nice.* Enfin *Toulon* est aussi bien place de guerre continentale que maritime et constitue en seconde ligne une solide réserve.

Ajoutons que les contrées protégées par cet ensemble de forteresses sont pauvres et permettraient difficilement à un ennemi nombreux de subsister. Plus d'une armée, arrivée aux portes de Marseille et de Toulon et se croyant au terme de la lutte contre les Français battus, a dû rebrousser chemin sans combat, harcelée par la faim et la maladie, fondue et détruite. Il est vrai que les communications sont plus faciles aujourd'hui et les routes meilleures.

Les opérations de défense seraient secondées par les escadres sorties de Toulon; l'Algérie a singulièrement accru notre force offensive de ce côté, si nous savons nous servir de ses merveilleuses ressources.

Frontière du Jura. — Une puissance amie et neutre, la Suisse, est notre voisine derrière le Jura. Mais un ennemi pourrait tenter de passer par la force sur son territoire pour nous envahir. Le camp retranché de *Besançon*, entouré de citadelles formidables, défend la ligne du Doubs qui est aussi un chemin pour une aggression venue du nord-est. En arrière, Dijon commande la vallée de la Saône et l'accès des plateaux qui dominent la région de la Seine. *Langres* défend directement ces plateaux.

Le Jura proprement dit est défendu par une série de forts, ceux de *Salins*, du *Larmont*, de *Joux*, de *Saint-Antoine*, des *Rousses* et de l'*Ecluse.* Les forts *des Bancs* et de *Pierre-Châtel* obstruent la trouée du Rhône, et forment avec le *Fort-Barreaux*, dans la vallée de l'Isère,

la jonction entre notre ligne de forteresses du Jura et celle des Alpes. La place de *Lyon* est aussi bien un réduit pour la défense du Jura méridional que pour celle des Alpes.

Frontière franco-allemande. — De la trouée de Belfort à la Meuse moyenne, notre territoire n'a et ne peut avoir aucune protection naturelle. Il a donc fallu accumuler, sur cette étendue considérable, les camps et les forts : rien de plus facile qu'une marche à travers les plateaux jusqu'à la vallée de la Marne, grande route d'invasion.

Une première ligne de défense comprend *Belfort*, qui commande la trouée donnant accès de la vallée du Rhin à celle de la Saône et de la Haute-Marne. *Epinal* défend le débouché des Vosges et couvre la vallée de la Moselle. *Toul* est à un poste particulièrement dangereux, au point de rapprochement des vallées de la Moselle et de l'Ornain, c'est-à-dire de la Marne, route de Paris. *Verdun* barre le passage de la Meuse et de l'Argonne, se reliant à Toul par une série complète d'ouvrages. Vers l'Ardenne, *Montmédy*, *Mézières*, *Rocroy*, *Hirson*, sont chargées d'arrêter l'ennemi.

Enfin, en seconde ligne, *La Fère*, *Laon* et *Reims* écartent le danger d'une marche sur la capitale par les vallées de l'Aisne et de l'Oise.

Paris avec sa double ceinture de forts est aujourd'hui capable de tenir l'ennemi à bonne distance.

Frontière belge. — La Belgique, comme la Suisse, peut donner à l'ennemi la tentation de passer en territoire neutre. Et dans ces régions de plaines, où aucun obstacle naturel n'arrête une armée, on a multiplié les fortifications. *Calais*, *Dunkerque*, *Lille*, *Douai*, *Valenciennes*, ont été munies de défenses formidables et forment une chaîne d'ouvrages hérissés d'artillerie.

Les défenses actuelles de la France ne sont pas seulement destinées à arrêter les premières tentatives de l'ennemi. Ce sont des camps retranchés où des armées entières peuvent se réfugier, se reformer en cas de défaite, pour reprendre l'offensive au moment choisi. Mais aujourd'hui plus que jamais, à la suite des formidables progrès de l'artillerie, de la découverte d'engins qui diminuent de beaucoup l'importance des ouvrages défensifs, la meilleure forteresse est une armée disciplinée et nombreuse.

La défense maritime. — La mer, favorable aux surprises et aux attaques les plus variées, puisque l'ennemi peut choisir le point où il portera son effort, est d'abord surveillée, au large de nos côtes, par les bâtiments de haute mer, cuirassés d'escadre, croiseurs, avisos, canonnières. De véritables citadelles mobiles, les *garde-côtes* cuirassés, sont d'excellents instruments de défense ; fortement blindés, offrant peu de prise au tir de l'ennemi puisqu'ils sont très ras sur l'eau, pouvant, grâce à un tirant d'eau médiocre, serrer la côte de près, ils sont munis d'une artillerie formidable. Ils sont secondés par les *torpilleurs* de la *défense mobile.* Il faut en outre, pour abriter nos ports de commerce, et balayer les abords de nos arsenaux, des ouvrages, forteresses et batteries.

Sur le littoral de la Manche, *Cherbourg*, dont la rade est malheureusement encore peu sûre, est le centre de la défense : des forts et des batteries protègent sa jetée. Mais en outre nos côtes sont garnies d'artillerie, surtout dans le voisinage des villes de commerce, *Dunkerque*, avec les batteries de *Gravelines* et de *Calais*, commande le passage du Pas-de-Calais en vue de la France. *Boulogne* et le *Havre* ont des forts. *Granville*, *Saint-Malo* avec son

fort des Rimains, plusieurs îlots des Côtes-du-Nord pourraient écarter une attaque.

Sur l'Océan *Brest* est entouré de travaux formidables. Les défenses de *Lorient* sont complétées par les batteries des îles de *Groix*, *Houat*, *Hœdic*, etc., etc. Les ouvrages de *Saint-Nazaire* et de *Fort-Mindin* garantissent l'estuaire de la Loire. Au large de la côte vendéenne, *Yeu* et *Noirmoutiers* sont aussi garnies d'artillerie.

Rochefort forme un autre centre de défense avec les forts de *la Rochelle*, des îles de *Ré*, d'*Aix*, d'*Oléron*.

Notre grand port de Bordeaux, au fond d'un large estuaire, était exposé. On a défendu l'entrée de la Gironde par les ouvrages de *Graves*, par les batteries de *Saint-Georges* et de *Royan* en face, puis le goulet par le *fort Pâté* dans une île et sur les deux rives par ceux de *Blaye* et de *Médoc*.

Enfin *Bayonne* défend les bouches de l'Adour.

Sur la Méditerranée *Toulon* doit à sa double importance de place de guerre continentale et maritime d'être le mieux protégé de tous nos ports militaires. A l'est de cette vaste citadelle il a fallu garantir les *îles d'Hyères et Sainte-Marguerite* par des batteries de côtes et des forts; *Nice*, *Villefranche*, *Antibes*, *Saint-Tropez, le cap Bregançon* ont leurs batteries. A l'ouest *Marseille* a reçu d'importants ouvrages; *Bouc*, *Aigues-Mortes*, *Cette*, *la Nouvelle*, pourraient aussi se défendre. Au reste les points d'attaque et de débarquement sont rares sur la côte à l'ouest des Bouches-du-Rhône; l'ennemi n'a aucun intérêt à porter la guerre sur ce littoral.

La Corse accroît de beaucoup nos facultés de défense et d'attaque dans la Méditerranée occidentale. *Saint-Florent*, *l'Ile-Rousse*, *Calvi*, *Ajaccio*, *Porto-Vecchio*, *Bastia* peuvent éloigner une escadre; et l'histoire peut enseigner aux ennemis que hanterait l'idée d'une descente en Corse ce qu'ils sont en droit d'attendre du patriotisme des montagnards.

DEUXIÈME PARTIE

GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE.

PREMIÈRE SECTION

L'AGRICULTURE.

CHAPITRE PREMIER

CONDITIONS NATURELLES DE L'AGRICULTURE EN FRANCE.

La France doit à la composition de son sol, à sa position en latitude et à son climat, enfin aux savants efforts de l'homme, une agriculture assez riche. Son relief, d'une articulation si variée, contribue aussi à expliquer cette prospérité que plusieurs fléaux ont éprouvée à notre époque en même temps que les vicissitudes du régime économique.

Situation, latitude et zones de culture. — La situation de la France en latitude lui assigne tout d'abord un certain nombre de cultures que l'on a coutume de considérer comme caractéristiques, et dont les limites servent à déterminer l'étendue de grandes zones de végétation. Ce sont, avant tout, les cultures de la vigne, du maïs et de l'olivier.

1° *La zone de la vigne* comprend, sauf les régions d'une trop grande altitude, les parties méridionales et centrales de la France. La limite septentrionale de cette culture est à peu près marquée par une ligne menée des bouches de la Loire au pays français des Ardennes. On remarquera que la limite septentrionale de la vigne est située en France sous une latitude beaucoup plus élevée que partout ailleurs en Europe ; ce fait s'explique par l'influence adoucissante de l'océan Atlantique. L'empereur Julien, admirateur passionné du doux climat de Lutèce, bourgade qui devint Paris, s'étonnait qu'on pût cultiver la vigne sous une telle latitude.

2° *La zone du maïs* a encore une autre signification climatérique. Le maïs exige encore plus de chaleur que la vigne, mais s'accommode beaucoup moins de la chaleur humide avec ciel brumeux qui caractérise les pays maritimes de la France occidentale. Aussi sa limite est-elle beaucoup plus méridionale dans nos régions de l'ouest et du centre que celle de la vigne ; à l'est on voit encore des champs de maïs à peu de distance au sud du 49° de latitude. La ligne qui marque la limite du maïs au nord correspond à peu près au tracé du 46° de latitude à l'ouest, à celui du 47° au centre, du 49° à l'est.

On cite quelquefois aussi la zone du *mûrier*, qui est, en effet, assez caractéristique. Cet arbre ne prospère dans nos régions atlantiques de l'ouest que sur les terres de médiocre altitude de la Garonne supérieure et moyenne ; il se plaît beaucoup mieux dans les pays de climat méditerranéen qu'arrosent le Rhône et ses affluents.

3° *La zone de l'olivier* est purement méditerranéenne. Les Corbières et les Cévennes forment au nord-ouest et à l'ouest une limite qu'il ne franchit pas ; et même la vallée inférieure du Rhône ne lui est favorable que

jusque vers le confluent de l'Isère. On voit les derniers oliviers au nord dans les campagnes de Valence; le domaine de prédilection de cet arbre est le littoral même de la Méditerranée, pays de climat chaud et de relief modéré. Ce domaine est donc d'autant plus restreint en Provence que les Alpes se rapprochent davantage de la mer.

Les limites de ces trois grandes zones de culture ne peuvent être indiquées, bien entendu, avec une précision toute mathématique. Le relief, l'exposition, la qualité des terrains peuvent çà et là amener des exceptions, des retraits ou des empiètements. On voit des champs de maïs en Bretagne, des vignes à quelque distance au nord de Paris. Cherbourg montre en pleine terre quelques-unes des plantes du midi de la France. Toutes ces exceptions s'expliquent par l'adoucissement climatérique que procure le voisinage de l'océan. Les énumérer revient à dire que l'acclimatation des plantes a, dans la France maritime, un champ beaucoup plus favorable, grâce à la douceur et à la constance de la température; le centre et surtout l'est de notre pays sont beaucoup plus rebelles aux modifications de la flore primitive, parce que le régime de climat y est moins constant, les changements de température plus brusques, les rigueurs des hivers et des étés beaucoup moins atténuées.

Sauf cette restriction, l'étude des limites des zones principales de culture donne une première idée de la variété des productions du sol français, mais non de sa richesse naturelle. Ainsi notre territoire est compris tout entier dans la zone de culture des céréales de l'ancien continent : le froment, l'avoine, l'orge, le seigle, peuvent croître sur toute l'étendue de la France, à condition que l'on donne à chaque plante le terrain et le degré d'altitude qui lui conviennent.

Aptitude des différents terrains : amendements. — La situation des zones de culture en latitude ne détermine pas seule leur degré de fertilité et leur genre de production. La nature des terrains importe beaucoup. Toutes les couches superficielles du sol qui contribuent à nourrir la végétation ont leur rôle et leur aptitude, sauf les roches compactes. Le *terrain agricole* proprement dit comprend seulement les couches superficielles; et même on distingue encore de l'ensemble du terrain agricoles les *terres végétales* qui, seules, alimentent directement les plantes et se distinguent en ce qu'elles sont meubles et perméables, accessibles à toutes les actions de l'atmosphère, aux vents, aux gelées, aux pluies jusqu'à une certaine profondeur.

Au reste, ces terres végétales sont de qualités et de compositions très différentes. La France n'a point au service de son agriculture ces couches d'une richesse prodigieuse comme le « tchernoziom » ou terre noire de Russie, comme les célèbres terres jaunes de la Chine; mais elle a des alluvions fécondes, des limons fertiles dans les domaines de la Seine et de la Loire. Le langage des agriculteurs désigne depuis longtemps sous le nom de *terres grasses* ou *fortes* celles qui contiennent de l'argile en excès, sous celui de *terres légères* ou *froides* les sols où prédominent les éléments calcaires. Nous verrons plus loin quelles terres sont le plus favorables à chaque genre de culture.

En général, on peut dire que la terre de France est géologiquement une des mieux dotées de l'Europe : toutefois, le travail de l'homme a dû compléter et corriger l'œuvre de la nature. D'abord il a fallu gagner à la culture des plantes utiles de vastes étendues de forêts, de bruyères, de marais; au temps où nous sommes, la conquête du sol et son aménagement sont fort avancés.

Les surfaces incultes ne représentent guère que 9 p. 100 de l'étendue de la France ; les terres mises en valeur ou laissées volontairement en possession de leurs forêts comptent donc plus de neuf dixièmes du domaine national.

Mais il est nécessaire, après tant de siècles de culture, de restituer régulièrement aux champs les éléments dont ils se sont dépouillés en nourrissant la végétation. On emploie à cet effet les *engrais* et les *amendements*, qui servent aussi à corriger la composition naturelle de certains sols. Ainsi, une partie de la Sologne est devenue productive grâce à d'abondants apports de *marne*; ailleurs les agriculteurs se servent de *chaux*, de *cendres*, de *plâtre*. Enfin les *fumiers* de ferme contribuent à réparer les forces productives du sol.

L'agriculture française consomme chaque année environ 1 milliard 200,000 quintaux d'engrais et d'amendements.

Le climat et l'altitude. — Le climat, et l'altitude qui le modifie, ont aussi une grande influence sur la végétation. On a pu déjà l'apprécier par l'étude sommaire des zones de culture.

Le territoire français se compose en majeure partie de *plaines*. Ces plaines se développent au nord, à l'ouest et au sud-ouest, dans les pays qu'arrosent la Somme, la Seine, la Loire moyenne et inférieure, la Garonne. Les étendues plates sont beaucoup plus restreintes dans les domaines du Rhône et de la Méditerranée : la vallée de la Saône et le bas Languedoc sont d'un relief médiocre. On remarquera que la région des plaines coïncide en grande partie avec la zone du climat océanique, doux et humide : la Champagne à l'est échappe déjà à cette influence pluvieuse, grâce à son éloignement et à sa parfaite platitude. Les terrains tertiaires et les alluvions représentent les

parties les plus fertiles de nos plaines où l'on cultive surtout les céréales.

Les *plateaux* proprement dits ne couvrent guère qu'un cinquième de notre pays. Les principaux sont de Lorraine et de Bourgogne, puis les Causses au sud-ouest : ils sont d'ailleurs peu élevés et sont surtout inférieurs à nos plaines par la qualité de leurs terres cultivables. Cependant la Lorraine et la Bourgogne sont au nombre de nos provinces les plus productives. C'est même à sa qualité de plateau que la Lorraine doit de pouvoir cultiver la vigne sous une si haute latitude, malgré un climat assez rigoureux; le sol y étant assez riche, les vignes et beaucoup d'arbres fruitiers bénéficient de la vive chaleur de l'été et donnent de belles récoltes, si les gelées tardives de ces régions les ont épargnés.

Les *montagnes* comprennent une étendue légèrement supérieure à celle des plateaux. Mais il convient de distinguer, d'une part, les collines ou montagnes de faible élévation comme toutes celles du nord et de l'ouest de la France, et, d'autre part, les hauts pays des Pyrénées, du Massif Central, des Vosges, du Jura et des Alpes. Les collines et médiocres montagnes ont pu être exploitées dans une bonne proportion par l'agriculture, tandis que les grandes masses montagneuses de la France du centre et de l'est contribuent peu à la production végétale. Qu'on se rappelle ici la succession des plantes aux différentes hauteurs, dans nos Alpes par exemple, les lichens et les mousses au milieu des étendues neigeuses à partir de 2,200 mètres environ, puis les pâturages, les arbres résineux jusque vers 1,700 mètres, enfin les bois de châtaigniers avec des prairies et des champs de seigle, et sur les coteaux des arbres fruitiers et des vignobles.

Bien d'autres considérations expliqueraient encore le sort de l'agriculture française. L'abondance plus ou moins

grande des pluies, la saison pendant laquelle elles surviennent, le régime des vents, le degré de sérénité du ciel, l'intensité de l'évaporation dans chaque contrée, la qualité du sous-sol perméable ou imperméable, la condition des pentes rapides, lentes ou nulles, telles sont les causes qui varient presque à l'infini l'aspect de nos campagnes. Toutefois, on peut et on doit essayer de diviser le sol français en un certain nombre de régions agricoles, sans tenir compte des différences de détail qui mettent quelquefois en contraste frappant deux cantons très voisins l'un de l'autre.

Principales régions agricoles. — Plaçons d'abord la France à son rang parmi les grands pays agricoles de l'Europe et du monde, et voyons quelle serait, sans l'intervention de l'homme, sa flore naturelle. La France a, d'une manière générale, la végétation de la zone tempérée; mais dans cette zone même elle est favorisée, grâce à la douceur de son climat, réglé par les influences de l'océan Atlantique et la Méditerranée, grâce aussi à la médiocrité de son relief. L'humidité y est partout assez bien proportionnée; l'écoulement des pluies, comme leur répartition, s'y fait d'une manière satisfaisante. Si nous ne comptons sur notre sol aucun canton qui soit absolument désert, il n'en est point beaucoup où les marais aient persisté devant le travail humain; bref, sauf les sommets neigeux de nos Alpes, les rocs dénudés de nos plus hautes montagnes françaises, sauf quelques étendues marécageuses comme la *Sologne*, la *Brenne* et les *Dombes*, la conquête agricole est achevée; mais il ne s'ensuit pas qu'elle soit maintenue par les meilleurs moyens. Le cultivateur n'a pas encore tiré tout le profit possible de ce sol merveilleux qui porte au delà du 43° de latitude les derniers palmiers que voie l'Europe vers le nord, qui

montre tout près du 50°, à Cherbourg, des camélias et des magnolias en pleine terre. Quelle merveilleuse souplesse des facultés productrices de notre pays! Et si l'Europe est favorisée entre tous les continents à cet égard, que dire de la France où se réunissent tous les avantages d'une belle articulation, d'un relief moyen, d'une heureuse exposition aux influences maritimes?

Il convient de diviser avant tout la France en grandes régions originales de flore et de faune naturelles. Elle compte d'abord au sud-est et au sud une *région méditerranéenne :* elle est caractérisée par une chaleur moyenne assez considérable (cf. ci-dessus : *Les conditions climatériques*), par des pluies médiocres dont une bonne partie tombe déjà en hiver. Le sol y est tantôt très montagneux, tantôt simplement accidenté; aussi, à cause de l'exagération générale du relief, la culture y perd beaucoup de place; elle est surtout arborescente.

La *région occidentale*, que l'on pourrait appeler aussi *région océanique* ou atlantique, comprend les pays de Flandre et ceux qu'arrosent la Somme, la Seine, la Loire, la Garonne et les fleuves côtiers tributaires de l'Atlantique. C'est par excellence une zone de plaines ou de collines; cependant elle renferme le relief remarquable du plateau central. On peut lui donner comme limites à l'est la bordure orientale du plateau central, les plateaux qui s'adossent au Jura et aux Vosges, enfin l'Ardenne.

Quoique située en moyenne sous une latitude moins basse que nos pays méditerranéens, cette région reçoit encore une dose de chaleur très considérable. Elle le doit à deux agents, aux vents originaires de la zone tropicale, aux pluies que distribuent les nuages de la même provenance. Voilà les véhicules qui prennent dans la zone tropicale, sous différentes formes, le travail de chaleur

qu'y ont accompli les rayons solaires. C'est comme si les régions de la France que baigne l'océan Atlantique recevaient, outre la quantité de chaleur solaire que leur assigne leur latitude, une portion de calorique dérobée aux pays tropicaux.

En revanche, la végétation de la France occidentale n'est point favorisée d'une dose de lumière comparable à celle que reçoivent les plantes de la région méditerranéenne. Déjà nos parages de Bretagne et de Normandie connaissent des brouillards, moins durables et moins intenses, il est vrai, que ceux des Iles-Britanniques. Il convient de distinguer à cet égard la France du sud-ouest de celle du nord-ouest ; dans le domaine de la Garonne, la sérénité du ciel est encore suffisante pour permettre au mûrier et à la vigne de prospérer. Au centre, dans l'Anjou, la Touraine et l'Ile-de-France, les vignobles sont encore dans des conditions assez favorables, grâce à l'éloignement de la mer. La Bretagne et la Normandie ont déjà un ciel trop couvert et trop pluvieux.

Ainsi, dans cette région, l'humidité est plus abondante que partout ailleurs en France : si quelques cultures arborescentes en souffrent dans le voisinage très immédiat de l'océan, du moins les céréales en recueillent de grands avantages. Outre que les pluies y sont un élément de chaleur, puisqu'elles viennent le plus souvent du sud-ouest, leur quantité, comme leur qualité, contribue à développer cette culture. L'irrigation agricole a pu se propager sans grand travail dans la France occidentale : au reste, les réseaux fluviaux y sont naturellement très ramifiés.

C'est que la médiocrité du relief est aussi une des causes de l'extension des cultures dans cette région. Dans l'ouest de notre pays et au centre, peu de terres échappent à l'exploitation agricole par excès d'altitude.

La France occidentale contient enfin un sol d'excel-

lente qualité sur de vastes étendues. Sauf les terres noires de la Russie et les alluvions du Danube, l'Europe n'a point de champs à céréales supérieurs en fertilité aux couches tertiaires des domaines de la Garonne, de la Seine et de la Loire moyenne.

La *région orientale* de la France comprenait les zones de plateaux et de hautes terres de la Bourgogne, de la Franche-Comté et de la Lorraine. C'est une zone intermédiaire où la végétation est encore favorisée, mais à un moindre degré, par les influences du climat océanique, où les rigueurs du climat extrême ou continental commencent à se faire sentir. Les terres y sont encore en moyenne assez riches, moins cependant que dans les plaines de l'ouest ; l'altitude, déjà beaucoup plus considérable, rend impropres à plusieurs espèces de végétations des étendues importantes. Outre la modification du climat qui consiste en l'exagération du froid et du chaud, on remarque déjà, comme dans l'Europe centrale, une tendance aux pluies d'été. Aussi l'aspect et l'aptitude agricoles diffèrent déjà sensiblement; sauf dans les vallées, on voit surtout des champs d'orge et d'avoine. La vigne y trouve un sol favorable, en Bourgogne et en Lorraine, par exemple ; mais dans cette dernière province les vendanges ne sont vraiment belles que si les gelées d'avril ont épargné la plante; or, sous cette latitude, sur un plateau, à cette distance de la mer, les gelées tardives sont malheureusement un fait ordinaire, un des signes du climat continental qui commence à se marquer.

Telles sont les grandes divisions agricoles du sol français, fondées sur la considération de la latitude, du climat et de la nature des terrains; il est inutile d'insister pour démontrer qu'entre chacune de ces vastes régions naturelles il est des zones de transition, des pays intermédiaires. On devine que c'est une conséquence de la faculté

remarquable d'adaptation et d'acclimatation de la France ; la douceur de la température et la modicité du relief, enfin, la variété des terroirs, expliquent cette souplesse du tempérament agricole de notre patrie.

Flore et faune primitives. — Cette même cause, ces conditions favorables qui invitaient l'homme à améliorer l'œuvre de la nature, ont effacé depuis longtemps ou atténué les caractères originaux de la flore et de la faune primitives.

La France septentrionale et centrale appartient à la *zone des forêts et cultures à saisons tranchées*. Les essences caractéristiques de cette zone qui ont persisté sur notre sol sont : le *frêne*, l'*érable*, le *tilleul*, le *chêne*, le *peuplier* et le *châtaignier*. Les arbres soumis par l'homme à la culture dans cette zone sont : le *poirier*, le *pommier*, le *noyer*, le *prunier* et le *cerisier*. Enfin, la vigne s'est acclimatée dans les parties les plus septentrionales de cette zone naturelle. Les plantes herbacées y sont représentées pour une très grande portion par les céréales, par l'*orge*, le *seigle* et le *froment*. Citons, à côté des céréales, le *trèfle* et le *colza*.

La faune a été modifiée comme la flore, beaucoup plus même, dans la zone des forêts et cultures à saisons tranchées. Les animaux domestiques de races perfectionnées ont remplacé presque complètement les représentants de la faune proprement dite. Quelques *ours*, de plus en plus rares dans nos Pyrénées, des *renards*, des *loups*, des *belettes*, des *loutres*, des *fouines*, des *blaireaux* ont subsisté avec les forêts. Le *sanglier* est le seul pachyderme qui se soit maintenu dans nos contrées ; parmi les ruminants, on rencontre encore le *cerf* et le *chevreuil*. Les rongeurs, *lièvres*, *lapins*, *écureuils*, persistent en grand nombre. Le monde des oiseaux est représenté dans cette partie de la

France par l'*aigle*, le *milan*, l'*épervier*, la *buse*, la *perdrix*, le *geai*, la *pie*, le *corbeau*, l'*alouette ;* les reptiles, tous de petites dimensions, y sont la *vipère* et la *couleuvre*.

La *zone des forêts et cultures moyennes* comprend surtout les contrées de la France méridionale et méditerranéenne.

L'humidité y est médiocre, le terrain rocheux ou mal arrosé. Par conséquent, si l'on y retrouve bien quelques-unes des espèces de la zone précédente, les individus y sont moins vigoureux et les agglomérations moins grandes. Ainsi les forêts y deviennent tout à fait rares.

Cette zone primitive est caractérisée par la prédominance des essences d'arbres à feuillage toujours vert. Les espèces les plus remarquables sont le *cyprès,* l'*if*, le *platane*, le *sycomore,* des arbustes comme les *myrtes*, les *lentisques*, les *lauriers-roses.* Les arbres qui y font l'objet d'une culture régulière sont l'*olivier* et le *mûrier;* la France, se trouvant à la limite septentrionale de cette zone, n'a plus, sauf sur des espaces insignifiants, l'oranger et le citronnier, qui demandent une plus basse latitude, plus de chaleur encore et moins d'eau ; elle ne les a, comme le palmier, qu'à titre de curiosités et grâce à des précautions minutieuses.

La faune primitive de cette zone a été plus complètement remplacée encore que dans la précédente ; c'est que la civilisation humaine s'est développée plus tôt et plus vite dans les pays limitrophes de la Méditerranée. Les mêmes animaux domestiques que dans le reste de la France y sont élevés.

Résumé. — Ainsi, la flore naturelle de notre sol a été profondément modifiée par le travail humain, quelquefois avec excès et pour le mal des hommes eux-mêmes.

Il paraît certain tout d'abord que les forêts occupaient

jadis en France une étendue beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Sans croire absolument aux récits des historiens grecs et romains qui, souvent, ont imparfaitement étudié la Gaule et qui, hommes du Midi montagneux et peu boisé, ont pu exagérer l'épaisseur et le développement des forêts gauloises, on doit reconnaître, d'une manière générale, que, depuis vingt siècles, notre terre s'est graduellement dépouillée de ses bois. L'abus de ce procédé a amené un dérèglement des cours d'eau dans les zones montagneuses, la transformation de plateaux et de plaines au sous-sol imperméable en étangs et en marais pestilentiels et stériles. Il faut maintenant corriger ces excès, dessécher les marécages, reboiser les montagnes pour en arrêter le ravinement, créer des réservoirs dans les vallées supérieures des fleuves devenus plus torrentiels et moins constants, refaire en partie ce qu'on a défait. Ce sera une restauration plutôt qu'un progrès.

Mais on améliore aussi les conditions naturelles de notre agriculture. Les progrès de la chimie permettent de modifier les terres par des mélanges, de les reposer par l'addition d'engrais sans interrompre la culture. L'art de l'ingénieur donne le moyen de multiplier les canaux d'irrigation. L'agronomie, devenue une science, distingue les espèces végétales, apprend à donner à la plante le sol qui lui convient, en même temps que la mécanique livre aux travailleurs de la campagne des instruments perfectionnés.

La France, qui resta longtemps en arrière des autres pays pour l'emploi des procédés scientifiques de l'agriculture, regagne aujourd'hui le temps perdu.

L'œuvre sera relativement aisée, car la nature nous a donné de précieux avantages. Les deux plaines tertiaires de la Seine et de la Garonne, et la lisière qui les unit sur la Loire moyenne sont d'admirables terres à céréales. La variété du relief du sol et des régions climatériques, la

bonne disposition moyenne des fleuves, voilà des conditions de culture tout à fait favorables. Nous en avons déjà profité, nous en profiterons mieux encore à l'avenir.

CHAPITRE II

PRODUCTIONS ET CULTURES VÉGÉTALES.

§ I. — Production forestière.

Distribution des forêts. — Les auteurs les plus sérieux de statistiques contemporaines ne peuvent déterminer exactement quels ont été, depuis l'époque historique, les progrès du déboisement sur notre sol. On doit beaucoup se méfier de son imagination dans des études de ce genre ; les travaux critiques des économistes aboutissent, même quand ils s'appliquent à des siècles tout voisins du nôtre, aux conclusions les plus divergentes. Que dire des hypothèses qui ont été émises pour fixer l'état de la végétation forestière à l'époque romaine?

Aujourd'hui les forêts et les bois occupent à peu près la sixième partie de notre territoire, soit environ 9 millions d'hectares. C'est peu de chose si l'on compare cette proportion à celles des grands États du nord et du centre de l'Europe. La Russie compte 60 p. 100 de surfaces boisées, la Suède et la Norvège 35 p. 100, l'Autriche-Hongrie près de 30 p. 100, l'empire d'Allemagne 26 p. 100.

On ne doit pas toutefois conclure de cette comparaison à une infériorité de richesse de la végétation française. D'autres peuples ont moins déboisé que nous parce qu'ils

y avaient moins d'intérêt. La Russie, la Suède et la Norvège ont conservé au sol son revêtement forestier parce que, sous les hautes latitudes, il eût été difficile, sinon impossible d'y substituer des cultures plus productives. On y a laissé subsister des forêts parce que l'on n'imaginait rien qui pût les remplacer utilement. La flore primitive y est restée comme le meilleur bénéfice qu'il fût permis d'espérer de mauvaises terres sous un climat rigoureux. Il faut en dire autant des vastes forêts que possède l'Autriche-Hongrie dans ses provinces alpestres; elles ont survécu faute de mieux. En Allemagne, il est vrai, les bois paraissent être aménagés, entretenus, et sauvegardés avec plus de soin que chez la plupart des autres peuples.

Les plateaux de l'est et du nord-est de la France sont les mieux boisés, pour la même raison en bien des cas: plus du tiers de cette région est encore occupé par les forêts. En effet, les parties les plus boisées de notre territoire sont les hauts pays de la Lorraine et des Ardennes, puis les plateaux de la Bourgogne et de la Franche-Comté, le Jura, les massifs du Morvan. Notre plateau central et nos Alpes ont beaucoup souffert du déboisement déréglé et imprudent; on possède à ce sujet les traditions historiques les plus certaines. Que dire de la Corse dont les magnifiques forêts de pins géants sont incendiées à chaque instant par des bergers.

L'altitude n'est pas d'ailleurs le seul élément de classification des forêts : la géologie assigne à chaque espèce d'arbres son domaine de prédilection. Les *bois résineux* ou arbres toujours verts, comme le mélèze, le pin et le sapin ; les *bois durs*, comme le chêne, le hêtre, le frêne, l'orme; les *bois blancs*, comme l'aune, le bouleau, le peuplier et le tremble; telles sont les principales essences forestières que l'on distingue. Chacune de ces catégories.

et dans une même catégorie chaque espèce réclame des conditions particulières de terroir, d'humidité, de vent, etc. Ainsi le pin maritime ne peut pousser dans les régions calcaires ; le sapin se plaît sur les pentes moyennes des pays montagneux; le mélèze aime une altitude plus considérable. Le frêne ne peut supporter ni l'excès de chaleur de la France méridionale ni l'excès de froid des hautes montagnes. Aux bois blancs convient surtout une exposition fraîche et un sol suffisamment humide.

En combinant l'étude des conditions de latitude, d'altitude, de sol, favorables aux principales variétés de la végétation forestière on a tenté plusieurs classifications géographiques de nos forêts. Il n'en est point d'absolument rigoureuse; aucune du moins n'offre un caractère de complète netteté. La difficulté provient précisément de l'articulation extraordinaire du relief français, de la variété des climats, de la complication de notre architecture géologique. Du moins on peut indiquer les principales régions forestières de France.

Nos grands systèmes montagneux contiennent des étendues boisées très importantes. Les Alpes et leurs contreforts ont les *forêts de la Grande-Chartreuse*, *de l'Esterel*, des *monts des Maures*. La plus vaste des Pyrénées (plus de 11,000 hectares) est celle *de Quillan*. Le massif central, où les bois sont plus disséminés, porte les *forêts d'Aubrac* et *de Mercoire*. On cite dans les Vosges la *forêt de Dabo*, dans le Jura celle *de Chaux;* l'une et l'autre couvrent une superficie de plus de 10,000 hectares.

Le plateau de Lorraine porte la *forêt de Haye* voisine de Nancy, dans des terrains triasiques. Au nord-est et au nord, la *forêt des Ardennes*, la *forêt d'Argonne*, la *forêt de Der*, sont les plus importantes.

Plus bas, les *forêts d'Orléans* (38,000 hectares), de *Compiègne* (14,000 hectares), de *Villers-Cotterets* (12,000 hec-

tares), d'*Écouves*, dans les collines de Normandie, de *Fontainebleau*, couvrent les plus vastes étendues.

Exploitation des forêts. — L'exploitation méthodique et légale des forêts fournit au commerce et à l'industrie des *bois de construction* et des *bois à brûler*. Cette exploitation est de deux sortes : aux *futaies*, surtout aux *hautes futaies* on emprunte des matériaux de construction, madriers, planches, etc. ; aux *taillis* et aux jeunes futaies on demande du combustible. Malheureusement la première ressource, qui est de beaucoup la plus importante que puissent donner les forêts, n'est point très abondante en France, et comprend à peine 15 ou 20 p. 100 des bois coupés ; le reste est brûlé. On doit noter cependant une différence marquée entre les forêts de l'État et les domaines particuliers ; les premières sont beaucoup mieux aménagées et rapportent souvent 40 francs à l'hectare, soit un tiers en plus que les propriétés privées.

Le bois coupé annuellement représente un volume de 25 millions de stères, plus de 30, si l'on y comprend les bois réduits en charbon. Tout le monde connaît ces *meules* que les bûcherons dressent pour la préparation des charbons de bois. Les longs *trains de bois* qu'on voit arriver par la Seine à Paris qu'ils approvisionnent, viennent des forêts du Morvan par l'Yonne et ses affluents. Dans les Vosges on *schlitte* le bois jusqu'au point où les cours d'eau peuvent porter régulièrement des bûches isolées ; les bûches sont enfin réunies en trains lorsque la rivière est assez large et profonde pour permettre la circulation normale de ces convois.

La production des bois ne suffit pas en France à la consommation. Nous aurons à constater, en étudiant l'industrie et le commerce de notre pays, qu'il doit beaucoup emprunter aux produits des forêts de l'étranger.

Déboisement et reboisement. — Au reste nos forêts ont été jadis trop rapidement réduites par l'abus des défrichements. Depuis l'application des lois de 1860 et de 1864 sur le reboisement, bien des territoires ont retrouvé leurs parures de forêts. L'État a acheté et planté des étendues vagues en pays de montagnes ; les particuliers ont largement coopéré à cette œuvre. Près de 300,000 hectares ont été reboisés pendant les vingt dernières années ; et c'est à peine un tiers des terrains qu'il reste à reconquérir.

C'est surtout dans les contrées montagneuses des Alpes, du massif central, des Pyrénées et des Cévennes que ce travail est urgent et nécessaire. L'exploitation outrée et la destruction complète des bois avaient amené un dangereux ravinement du sol et accru les ravages causés par le ruissellement des eaux sauvages. On avait cru favoriser l'agriculture en livrant de vastes espaces aux cultures annuelles, et l'on avait au contraire développé les fléaux qui lui sont les plus funestes.

Enfin les procédés de gazonnement et de reboisement ont pu être appliqués avec succès dans les pays de dunes que l'on voulait fixer. Qui ne connaît ces grandes plantations de pins de la côte de Gascogne inaugurées à la fin du dix-huitième siècle par Brémontier ?

Il est impossible d'évaluer avec quelque exactitude la part de la richesse nationale que représentent nos forêts. Le domaine de l'État vaut à lui seul plus de 1,200 millions de francs. Les forêts, publiques ou privées, donnent un revenu annuel d'environ 250 millions.

Produits divers. — On ne retire pas seulement de l'exploitation des bois du combustible et des matériaux de construction. Citons encore parmi les produits forestiers la *résine* qu'on tire des pin maritimes et qui est largement exploitée dans la région des Landes, le *liège*,

écorce enlevée au chêne-liège, surtout en Corse, la *poix*, etc., etc.

§ II. — Les cultures alimentaires.

Les céréales. — Au premier rang des cultures alimentaires de la France se placent les céréales, froment, avoine, orge, et seigle. On les cultive toujours sur de vastes surfaces, quoique la concurrence étrangère rende depuis quelque temps la condition de nos agriculteurs beaucoup moins satisfaisante. Des 3 milliards d'hectolitres de céréales que produit la terre, 250 millions environ sont d'origine française. Quoique nos plaines soient d'une bonne fertilité moyenne et célèbres par leur richesse, elles ne peuvent rivaliser avec les immenses espaces que l'Amérique du Nord, la Russie et l'Inde consacrent à cette précieuse culture. Nos agriculteurs ensemencent pourtant encore en céréales 29 p. 100 du territoire, soit 14 millions 900,000 hectares. On voit, par ce chiffre, que nous sommes devancés de beaucoup par les États-Unis d'Amérique, et par la Russie. Tandis qu'on évalue notre production moyenne à 250 millions d'hectolitres, la puissante république du nouveau monde en fournit chaque année 560 millions à la consommation, l'empire des tsars 580. Parmi les États dont la superficie se rapproche de celle de la France, l'empire d'Allemagne seul nous dépasse quelque peu (260 millions).

Si l'on compare les surfaces cultivées dans les principaux États du monde, en tenant compte de la grandeur de chacun d'eux, la petite Belgique nous est seule supérieure (33 p. 100). Il va sans dire que la Russie et les États-Unis nous sont, à cet égard, inférieurs de beaucoup. En Europe même, la Hongrie et la Roumanie, si fécondes en céréales, n'ont point, proportionnellement, autant de champs à céréales que la France.

La crise agricole que la rapide mise en valeur d'immenses territoires en Amérique et dans l'Inde a déchaînée sur l'Europe a sensiblement éprouvé en France la culture des céréales. Depuis vingt ans environ les surfaces ensemencées en céréales ont diminué chez nous; mais on doit se hâter d'ajouter que la diminution a surtout porté sur les moins précieuses de ces graminées, dont la valeur est fort inégale. Pendant ce laps de temps l'étendue des terrains consacrés au blé et à l'avoine n'a point varié, sauf du fait de nos pertes de 1870-71 : notre production en avoine tend même à s'accroître depuis plusieurs années. Ce sont les champs de seigle, d'orge, de méteil et de sarrasin qui deviennent plus rares en France; l'avoine prend une bonne partie de la place demeurée vacante par l'abandon de ces cultures de céréales.

Le blé ou froment. — Le blé ou froment est la plus précieuse des céréales ; de la prospérité ou du mauvais état de sa culture dépend en grande partie la condition économique de notre pays.

Les agronomes distinguent, d'une manière générale, deux espèces de blés, les *blés tendres* et les *blés durs*, les premiers semés dans les terres fortes et grasses, les seconds dans le sol plus maigre et rocheux de la France montagneuse, au sud et au sud-est. Cette première distinction permet de déterminer sommairement les régions de notre patrie qui conviennent à l'une ou à l'autre culture. Il faut avant tout aux blés tendres des terres d'une bonne profondeur moyenne, d'une perméabilité suffisante; les alluvions, les terrains tertiaires et quaternaires, sont très favorables à leur végétation. Les sols où se rencontrent les calcaires, ou des argiles sans excès, communiquent aux blés des qualités remarquables. Les blés durs se contentent d'une couche moins épaisse

de sol meuble, et, dans ce sol, d'éléments moins riches.

Les blés sont des plantes très robustes et qui se plient à des conditions climatériques assez variables. On les voit prospérer dans quelques-uns des départements très arrosés du nord-ouest et de l'ouest, croître sous l'influence d'une température égale et constante ; le centre de la France, moins humide, compte des zones célèbres de production du froment. La région des plateaux du nord-est, avec ses excès de froid et de chaleur, est moins propre à la culture du blé ; et pourtant quelques cantons peuvent y rivaliser avec les plus riches de l'ouest et du centre. On y préfère la variété appelée *épeautre*, qui résiste mieux aux froids. Il semble que le climat méditerranéen convienne moins au froment ; humidité d'hiver et sécheresse d'été sont loin en effet de constituer les conditions requises pour cette culture ; d'ailleurs la nature du sol de la France méditerranéenne suffirait presque seule à expliquer l'absence ou la médiocrité des champs de blé.

Ainsi nos meilleures terres à froment sont, en première ligne, celles de la Flandre, de l'Artois, de la Picardie et de l'Ile-de-France. La Normandie, le Maine, la Basse-Bretagne, la Vendée et le Poitou viennent ensuite. Dans toutes ces provinces domine la culture des blés tendres, comme dans les champs fertiles de la Basse-Guyenne.

On distingue aussi les espèces des blés par l'époque de leurs semailles, en *blés de printemps* et *blés d'automne.*

Il s'en faut de beaucoup que les terres, même à qualité égale, produisent la même quantité proportionnelle de blé. La science dans le mode de travail des champs, dans l'emploi des amendements et des engrais, explique une bonne part des différences de production. Le département du Nord, où la culture est vraiment savante et rationnelle,

donne des rendements de 22 et 23 hectolitres à l'hectare, tandis qu'en moyenne les cultivateurs français n'atteignent qu'une valeur de 15 hectolitres. On doit remarquer néanmoins que cette moyenne n'était guère que de 8 à 9 hectolitres au commencement du siècle. Nous avons beaucoup gagné; mais il nous reste encore bien des progrès à faire.

Que de paysans croient encore s'assurer une riche récolte en se montrant prodigues de grains semés, et nuisent au contraire à la germination de la plante ! Combien d'autres, en revanche, sont trompés sur la qualité des amendements industriels par des négociants sans honneur ! Si la valeur naturelle de notre sol français est grande et vantée à juste titre, elle est d'autant susceptible d'être accrue par l'application judicieuse des découvertes de la science agronomique. Déjà les « champs d'expérience » ont converti à l'emploi des méthodes nouvelles nos campagnards longtemps déçus et par suite méfiants à l'excès.

La France, qui ne produisait en 1815 que 40 millions d'hectolitres de blé et 75 vers 1850, en recueille aujourd'hui 105 environ. Ce progrès est dû, tant à l'amélioration des méthodes du culture qu'à l'extension des surfaces consacrées au froment. Les États-Unis d'Amérique, l'Inde anglaise et la Russie peuvent seuls nous disputer la palme pour la quantité et la qualité des récoltes de blé. Nous serons capables de soutenir la concurrence le jour où toutes nos provinces auront adopté, comme la Flandre, une méthode scientifique de culture, au lieu de s'en tenir à la routine. D'autre part, quand de longues années de production intense auront fatigué ces terres neuves de l'Asie et de l'Amérique qui inondent nos marchés de leurs blés, quand ces vastes États auront acquis une population nombreuse et dense, l'équilibre se rétablira. Mais en

l'état actuel nos récoltes de blé ne suffisent pas aux besoins du pays : il en faut importer chaque année près de 10 millions de quintaux. La consommation s'est accrue de beaucoup depuis le commencement du siècle ; en 1820 un Français absorbait en moyenne une ration annuelle de 120 kilogrammes ; il lui en faut aujourd'hui près de 200. En revanche le prix du blé a une tendance à baisser.

On appelle *méteil* une culture mêlée de froment et de seigle. Cette culture s'est réduite d'un tiers environ depuis le commencement du siècle.

L'avoine. — L'avoine contribua jadis avec le froment à la nourriture des populations agricoles de la France. Toutefois sa culture n'a point décru à mesure que les champs de blé se multipliaient, parce que c'est une plante robuste, qui se contente d'un sol médiocre et donne une forte proportion de grains, plus de 25 hectolitres à l'hectare, parfois 40 et 41. Le développement du nombre des animaux domestiques a fait équilibre à la diminution des consommateurs humains.

Il convient du reste de distinguer les deux sortes d'avoine qui se partagent la faveur des populations agricoles, l'*avoine de printemps* et l'*avoine d'hiver*. L'une et l'autre prospèrent dans des terrains peu féconds en éléments nutritifs, par exemple sur les plateaux ardennais et lorrain, où les blés occupent les cantons privilégiés.

La différence de climat indique bien plutôt quelle répartition il faut faire des deux espèces d'avoine. L'avoine de printemps, que l'on préfère d'ailleurs, en général, a besoin d'humidité ; c'est pourquoi on la voit si bien réussir en Lorraine, où les pluies de la fin du printemps et de l'été ont une certaine prépondérance, comme en Allemagne. L'avoine d'hiver demande plus de sécheresse ; un mois d'été trop pluvieux a souvent compromis sa récolte.

La culture de l'avoine trouve donc sa place la plus avantageuse au nord, au nord-est et à l'est de la France. L'avoine d'hiver, qui donne en moyenne plus que celle de printemps, aime mieux le ciel de l'Ouest, qui verse des pluies à peu près également réparties entre toutes les saisons. Les conditions climatériques de la zone méditerranéenne conviennent médiocrement à l'avoine.

Cette céréale occupe une superficie de plus de 3 millions et demi d'hectares. On récolte sur cette surface une quantité moyenne de 80 millions d'hectolitres ; c'est une quantité double de celle qu'on recueillait au commencement du siècle. Aussi, bien que notre richesse en chevaux se soit fort accrue depuis cette époque, nous obtenons, ou peu s'en faut, la quantité nécessaire à la consommation nationale. On importe tout au plus 3 ou 4 millions de quintaux par an.

Les États-Unis et la Russie produisent beaucoup plus d'avoine que la France, l'Allemagne autant ; mais ces États peuvent la vendre à meilleur marché que notre pays, tant à cause du perfectionnement de l'outillage agricole que de la modicité des frais secondaires de culture et de main-d'œuvre.

On ne doit pas oublier que si l'avoine donne, à l'hectare, une plus grande quantité moyenne d'hectolitres que le blé, le poids de l'hectolitre en revanche est moindre (comme 50 à 75) et le prix inférieur (8 francs au lieu de 16).

Le seigle. — Le seigle, fut jadis cultivé sur une étendue beaucoup plus considérable qu'aujourd'hui. Mais à mesure que la superficie des terres ensemencées en seigle diminuait, le rendement devenait meilleur grâce à l'addition d'engrais et d'amendements aux sols pauvres qui le produisent. Le seigle est en effet par excellence la céréale des terrains médiocres : il vient aisément dans des champs

où le calcaire en excès nuirait aux blés, ou bien encore dans les sols sablonneux. Il s'accommode des pentes rocailleuses et maigres en principes fertilisants des pays montagneux, comme des plateaux adossés au sud-ouest de notre massif central : de là le nom de ségalas donné à une partie des *causses*.

Plante rustique et robuste, il résiste bien aux froids tardifs du printemps. Si on le voit croître dans des régions également pauvres, mais géologiquement différentes, ici sur les croupes granitiques de la Bretagne et du massif central, là sur les plates étendues des causses et de la Champagne Pouilleuse, son endurance du climat n'est pas moins remarquable. Surabondance d'humidité sur les pentes bretonnes, auvergnates ou limousines, disette en Champagne, amènent le seigle à maturité. Et du jour où ces sols ingrats peuvent être corrigés et améliorés, le seigle disparaît et cède la place au froment. Ses champs ne représentent plus aujourd'hui que 1,700,000 hectares et donnent en moyenne 25 millions d'hectolitres, valant 250 millions de francs au plus. C'est assez pour la consommation de la France, où le seigle n'est employé qu'à des usages restreints. Au reste, à l'étranger comme chez nous, il recule devant l'avoine et le blé, dès que le paysan connaît mieux l'art des amendements et prend le goût du bien-être. Il n'est donc pas, à vrai dire, un élément de commerce.

L'orge. — L'orge a sa place particulière et son caractère original dans l'agriculture. On la sème à peu près dans les mêmes terres que le froment. Mais sa période de croissance est beaucoup plus courte ; semée au printemps elle se coupe en général quelque temps avant les blés. Sa récolte est donc plus sûre, moins exposée aux intempéries qui contrarient chez tant d'autres plantes la germi-

nation et l'épiage. Et même elle n'a pas besoin d'une forte dose d'humidité. Si on ne voit guère de champs d'orge au sud du 45° de latitude, c'est simplement par ce que la bière entre peu jusqu'ici dans l'alimentation de nos provinces méridionales. L'exemple de l'Algérie prouve surabondamment que cette culture réussirait dans le sud de la France.

Mais dans le Nord même l'agriculture n'a point actuellement d'intérêt à développer ses ensemencements d'orge; car la France demande à l'étranger une trop grande partie des bières qu'elle consomme. Nous nous contentons d'assurer la prospérité des champs d'orge d'Angleterre et d'Allemagne beaucoup plus étendus que les nôtres. Nos 20 millions d'hectolitres, récoltés sur une superficie d'un million d'hectares, ne suffisent même pas à notre consommation industrielle ; il faut importer chaque année, de Russie, d'Angleterre et d'Allemagne environ 1 million et demi de quintaux, sans compter ce qui entre chez nous sous forme de produits dérivés.

Le maïs. — Le maïs est la culture céréale du midi de la France. Il demande une terre assez riche, analogue à celle où se plaît le froment, beaucoup de chaleur, point de brouillard et une quantité de pluie médiocre. Cependant on observera que dans l'extrême sud de la Provence le sol et le ciel sont trop secs pour lui. Comme le maïs semé au printemps, récolté au mois d'octobre, a besoin d'une série de fortes chaleurs en peu de jours, il ne faut pas s'étonner que cette plante, méridionale d'origine, se plaise pourtant sur les plateaux bourguignons et franc-comtois. Le climat des plateaux de la France orientale et de tous les plateaux en règle générale, étant caractérisé par de grandes chaleurs estivales autant que par des rigueurs d'hiver, le maïs, auquel il faut beaucoup de

soleil en quelques mois, peut y prospérer ; le climat de la moitié chaude de l'année lui importe seul. Donc rien de plus naturel que sa présence si loin au nord ; ce n'est point une anomalie. Il est loin aussi des brouillards et des ondées excessives. On a encore attribué cette apparente déviation des lois de la flore à la remarquable prolongation des automnes dans la zone de climat vosgien ; c'est en effet une des causes accidentelles qui peuvent favoriser le maïs, mais non la cause primordiale et constante.

Il y a donc en France deux zones bien tranchées de culture du maïs, zones séparées par l'épaisse barrière du massif central. La plus considérable au sud-ouest comprend la Saintonge, la Guyenne, la Gascogne et le Béarn ; l'autre, assez restreinte et moins riche, embrasse les plateaux de Franche-Comté, de Bourgogne et une partie de la Lorraine. En somme la surface ensemencée en maïs n'a guère varié depuis le commencement du siècle; elle est d'environ 600,000 hectares. La production moyenne s'est élevée, dans le même espace de temps, de 7 à 10 millions d'hectolitres, grâce aux progrès de la culture. Le maïs doit aux mêmes causes que l'avoine sa permanence sur notre sol ; si nos campagnards ont renoncé graduellement aux pains et aux bouillies de maïs pour adopter le pain de blé, cette céréale entre de plus en plus dans la consommation des bestiaux. Le maïs donne aussi un précieux fourrage que l'on sait mieux conserver et utiliser qu'autrefois.

La France doit acheter beaucoup de maïs, surtout aux États-Unis d'Amérique, qui en produisent une énorme quantité, puis à l'Italie, à la Hongrie, à la Turquie et à l'Asie-Mineure. La Tunisie pourra contribuer à nous affranchir de ces importations qui atteignent aujourd'hui 3 et 4 millions de quintaux.

Le sarrasin ou blé noir. — Le sarrasin ou blé noir

est aussi une céréale dont la culture est restée stationnaire depuis de longues années. Jadis on l'employait à la fabrication de pains et de galettes dans les régions pauvres; aujourd'hui cet usage s'est restreint, et le sarrasin sert de plus en plus à la nourriture des bestiaux et surtout des volailles.

Il n'exige pas un sol riche. Les noms des provinces qui le cultivent, Bretagne, Limousin, Marche, Bresse, indiquent assez qu'il lui suffit d'une maigre couche de terres médiocres où dominent les granits et les silices. Mais d'autre part le sarrasin réclame une température égale en froid comme en chaud, redoute les variations rapides, et par-dessus tout la sécheresse. C'est pourquoi il prospère à peu de frais dans les régions pauvres et bien arrosées de notre zone de climat océanique. Sa culture exige si peu de frais que, dans certains départements riches, on le sème à titre d'engrais. Il occupe 700,000 hectares et rend environ 12 millions d'hectolitres.

La pomme de terre. — Après les céréales, on doit surtout mentionner, parmi les cultures alimentaires, la pomme de terre. Elle n'a pris sa place dans nos champs que depuis un siècle, grâce à Parmentier, qui en démontra l'innocuité, puis les bienfaits. En France, ce précieux tubercule n'est qu'un supplément à l'alimentation par le pain, tandis que, dans certains pays, comme l'Angleterre, il remplace tout à fait les produits dérivés du froment.

La pomme de terre est une plante qui s'accommode aisément à plusieurs qualités de terroirs; au reste le nombre des différentes espèces de pommes de terre est considérable, et chaque espèce demande, pour prospérer pleinement, des conditions spéciales. Mais en général les terrains sablonneux sont préférables; ce tubercule offre donc l'avantage de réussir dans des champs où les autres

plantes ne donnaient que des résultats médiocres. Son adaptation à des climats divers n'est pas moins remarquable. Elle fournit d'abondantes récoltes dans le Finistère, arrosé de pluies considérables et sous un ciel où la température est égale et fondue ; mais elle ne prospère pas moins sur le plateau lorrain, dans les départements de la Meuse, Meurthe-et-Moselle et des Vosges. La France méridionale, garonnaise ou rhodanienne, s'adonne avec succès à sa culture ; l'Isère et l'Aveyron sont parmi les départements les plus favorisés.

Ajoutons toutefois que cette diffusion d'une culture très rémunératrice ne va pas sans quelques dangers, que la pomme de terre a déjà traversé plusieurs crises redoutables de maladies, que le rendement des tubercules est fort inégal suivant les années et trompe plus souvent que le froment les espérances des agriculteurs. Peut-être dans cet empressement naturel à répandre une plante qui donne aux pauvres du pain « tout prêt » à bon marché, n'a-t-on point toujours tenu un compte suffisant des règles climatériques de l'adaptation des cultures. Plusieurs des maladies de la végétation n'ont point d'autre cause.

La pomme de terre occupe une superficie de 1 million 350,000 hectares, environ trois fois plus qu'en 1815. La progression est surtout rapide depuis 1850 après une terrible période de maladies. Sur cette vaste superficie on récolte en moyenne 125 millions d'hectolitres, plus de 140 quand la température a été favorable. Cette quantité suffit exactement à la consommation ; il arrive même presque toujours qu'on exporte 1 ou 2 millions de quintaux. Chaque hectare donne donc environ une centaine d'hectolitres.

Seule en Europe, l'Allemagne est plus fertile en pommes de terre ; c'est la revanche de sa pauvreté en froment ; elle récolte chaque année 260 millions d'hectolitres. La

Russie vient ensuite, presque sur le même rang que la France.

La betterave. — La betterave contribue aussi à l'alimentation de l'homme, mais indirectement, puisqu'elle sert à la fabrication du sucre; mais elle doit être surtout classée parmi les plantes industrielles, sauf la betterave fourragère, que consomment les animaux. Nous verrons ci-dessous quelle est la répartition de l'une et de l'autre espèce.

Les légumes. — Les légumes, frais ou secs, sont un important objet de consommation. Mais, à vrai dire, leur culture n'intéresse que très indirectement la géographie économique; car son développement dans des conditions factices et industrielles, dans le voisinage des grandes villes, a bouleversé les lois de la distribution géographique et naturelle. La sécurité d'une vente aisée et rémunératrice a permis aux propriétaires de ces cultures d'improviser, de créer de toutes pièces des champs artificiels et très fertiles d'ailleurs.

Les légumes secs, lentilles, haricots, fèves, etc..., sont cultivés sur une superficie de 260,000 hectares, donnant une récolte très variable de 3 à 4 millions d'hectolitres. Les haricots et les fèves se plaisent surtout dans les régions les mieux arrosées, au nord, au nord-ouest, au sud-ouest; aux fèves conviennent des terroirs contenant une forte proportion d'argile ; aux haricots des sables et, d'une manière plus générale, des sols de nature friable. Mais ces deux légumes s'accommodent bien aussi à d'autres conditions géologiques et sont d'une adaptation facile. La lentille demande moins d'humidité et par conséquent prospère sous le climat méditerranéen.

Les légumes frais occupent une place beaucoup plus

considérable (475,000 hectares). On comprend sous cette dénomination générale les choux, salades, melons, asperges, carottes, navets, etc... La culture des légumes frais a subi une curieuse modification depuis que les voies ferrées permettent un transport rapide; jadis elle était comme attachée aux campagnes immédiatement voisines des grandes villes; aujourd'hui elle s'est répartie dans des cantons plus éloignés où la main-d'œuvre est moins chère. Voilà une des circonstances nombreuses où le développement industriel des moyens de transport a restauré la répartition naturelle et primitive des cultures. On avait, au prix de grands sacrifices, établi près des agglomérations urbaines des champs et des jardins dont la terre venait souvent de loin; et aujourd'hui la distribution géographique des plantes tend à se marquer de nouveau.

La récolte annuelle des légumes en France oscille entre une valeur de 500 à 600 millions de francs.

§ III. — Les cultures arborescentes et fruits.

On appelle cultures arborescentes, par opposition aux cultures herbacées qui sont presque toutes annuelles, deux grandes catégories végétales. Ce sont d'abord les forêts, expression caractéristique de la flore originelle du pays, puis les arbres à fruits et les vignes que les soins de l'homme développent dans des conditions de terroir et de climat très diverses. C'est sans contestation la vigne qui, de toutes les cultures arborescentes, contribue le plus à enrichir notre pays.

La vigne. — Nous avons déterminé ci-dessus les limites de la zone de la vigne en France et marqué ces limites par une ligne conventionnelle mesurée des bouches de la Loire à la région ardennaise. Les pays de trop grande al-

titude situés au sud de cette ligne de démarcation sont, bien entendu, impropres à la culture de la vigne, l'altitude modifiant les conditions du climat mathématique. Rappelons encore que dans aucun pays d'Europe la vigne ne prospère sous une latitude aussi septentrionale qu'en France.

Le sol et le climat de notre pays le prédisposent en effet à cette sorte de richesse ; il y a là tout un ensemble de circonstances heureuses auxquelles ne pourront suppléer, même à force d'industrie, les imitateurs d'Australie et d'Amérique qui annoncent le projet de supplanter la France vinicole. Que nos départements méditerranéens, Pyrénées-Orientales, Aude, Gard, Hérault, Var, cultivent les ceps sur de vastes étendues, rien de plus naturel : la vigne est là dans son domaine originel. Doux hivers, fortes chaleurs, humidité médiocre, toutes les qualités requises sont réunies indépendamment de la composition des terroirs. Mais la Bourgogne, la Champagne et la Lorraine forment de célèbres exceptions végétales.

Les conditions géologiques qui assurent la prospérité de la vigne sont assez variées. Les mélanges de calcaires et de silice semblent donner les meilleurs résultats, en Bourgogne par exemple. Les terrains consacrés aux vignobles sont des coteaux dans la France du Centre et du Nord-Est ; dans le Midi, dans l'Hérault en particulier, on voit de vastes étendues plates porter des ceps Enfin la culture en treilles est préférée pour les vignes dont les raisins doivent être consommés comme fruits.

Les conditions climatériques qui conviennent aux vignobles sont aussi diverses. D'une manière générale, il leur faut une saison chaude bien marquée, comme dans le Languedoc, la Gascogne et la Guyenne. Pour les régions septentrionales, où l'insolation est moins forte et moins constante, les cantons les plus favorisés seront ceux

que n'éprouvent point les gelées printanières ni les rigueurs prématurées de l'automne. A cet égard il y a une opposition géographique curieuse entre les deux moitiés, plaines d'une part, plateaux de l'autre, de la France septentrionale. A l'ouest, dans l'Anjou et la Touraine, par exemple, les gelées tardives du printemps sont peu à craindre, fort rares à cause du voisinage de la mer et de l'absence de relief notable; la plaine y est donc favorisée pendant la première période de sa formation. Mais les étés sont d'une chaleur douce, tempérée, quelquefois insuffisante; et souvent les pluies d'automne commencent de bonne heure, privant les raisins du dernier réchauffement de septembre, si nécessaire à la parfaite maturation. A l'est, en Bourgogne, et surtout en Lorraine, les chances de gelées de mars, d'avril et quelquefois même de mai, sont grandes. Mais, sur ces plateaux, l'été est plus brûlant que dans les plaines de l'Ouest et du Centre; les pluies d'été, excellentes pour le gonflement des grains, y sont plus fréquentes aussi, comme les orages; toutefois le risque de la grêle y est accru dans la même proportion. Enfin cette région de la France orientale jouit en général d'automnes moins nettement et moins tôt pluvieux que l'Ouest.

L'excès des pluies est un obstacle à la culture de la vigne. De là son absence sur nos côtes de Normandie et de Bretagne, où le climat est pourtant aussi chaud en moyenne et plus doux que dans le Centre. Mais l'humidité est trop considérable et la chaleur trop également répartie sur l'année; il faut aux raisins une saison d'été nette et tranchée.

Au reste la nature de la plante elle-même est un élément de variété dans la répartition géographique. Il y a plusieurs sortes de vignes; à chacune d'elles il faut des qualités spéciales de terroir, des conditions particulières

de climat et d'exposition. Citons seulement le *pineau* et le *gamay*, le premier donnant une meilleure qualité de vin, le second produisant des récoltes plus abondantes. Enfin les ravages du phylloxéra ont amené l'introduction de plants américains. Chaque espèce de plant donne, bien entendu, des résultats différents suivant la composition du sol qui le nourrit, suivant le ciel sous lequel mûrissent ses fruits. La greffe est aussi un agent considérable de modification.

En somme, si l'on voulait établir, pour simplifier la nomenclature infinie des vignobles français, une classification géographique, il faudrait distinguer :

1° Une région méditerranéenne, qui est par excellence la zone originelle de culture de la vigne ;

2° Une région du Sud-Ouest, où la chaleur est suffisante et, malgré le voisinage de l'Océan, l'humidité assez tempérée;

3° Une région du Centre et de l'Ouest, qui est déjà une exception de végétation et comprend des plaines et des coteaux. Le climat y est assez doux précisément à cause du voisinage de la mer; il est encore empreint du caractère océanique, mais pas au point d'être humide à l'excès ;

4° Une région de l'Est, d'un relief assez remarquable, comprenant la Bourgogne et la Lorraine. La Lorraine est l'extrême limite septentrionale de la culture de la vigne sur de vastes étendues.

Nous ne citerons que pour mémoire l'opinion souvent émise d'un changement de climat qui aurait pour résultat de faire reculer vers le sud la culture de la vigne. En effet certains cantons de Lorraine, par exemple, comptaient jadis des vignobles rémunérateurs pour leurs propriétaires. Le fait est certain, mais l'explication généralement admise fort contestable. Il y a lieu, tout au contraire, de

noter là une vérification remarquable de lois géographiques. A mesure que les voies de communication se développent, les cultures exceptionnelles tendent à disparaître; on revient à la répartition naturelle et primitive de la flore. Avec les risques nombreux de gelées, de pluies excessives, de grêle et les frais d'une culture plus minutieuse, les vignerons d'Anjou, de Lorraine, d'Orléanais, ne pourront longtemps soutenir la lutte commerciale contre ceux des pays fortunés du Midi où, sauf des fléaux comme le phylloxéra, la récolte est chose normale. Et qui sait si, le jour où les vignobles d'Algérie et de Tunisie auront atteint leur plein développement, il n'y aura pas une nouvelle rétrogradation vers le sud?

Aujourd'hui la France possède près de 2 millions d'hectares plantés en vignes (1,960,000 en 1886). C'est le même chiffre qu'en 1830; mais de ce nombre, il faut défalquer aujourd'hui les étendues où le phylloxéra a porté ses ravages. L'année 1875 marque le point culminant du développement des vignobles; nous possédions 2,400,000 hectares. Depuis ce moment le chiffre n'a cessé de décroître. On tombait à 2,200,000 en 1880, à 2,000,000 en 1885, à 1,950,000 en 1886. Et cette décroissance même ne donne pas encore une idée exacte des désastres infligés à la viticulture par le phylloxéra et d'autres maladies; car, à mesure que le fléau diminuait le nombre des hectares plantés, les patients vignerons replantaient sans se décourager. Pour juger sainement la situation, il faut considérer la décroissance de la production des vins. Depuis l'invasion du phylloxéra, la production moyenne est tombée de 60 à 30 millions d'hectolitres.

Voilà vingt-trois ans que le terrible insecte a commencé l'invasion des vignobles français. Le Gard, l'Hérault et la région du Rhône furent les premières régions où l'on constata sa présence entre 1865 et 1870. Le Bordelais et

les Charentes furent bientôt ravagés à leur tour; et maintenant ni les plantations du Centre ni celles de la riche Bourgogne ne sont épargnées. L'oïdium, le mildew et d'autres fléaux ont aussi appauvri nos vignobles. A ces épreuves se sont ajoutées les rigueurs de plusieurs années d'une température anormale et irrégulière; il a été d'autant plus difficile d'appliquer les remèdes que les plantes étaient d'autant affaiblies par cette suite extraordinaire d'intempéries (1885 et 1886 en particulier). Sous toutes ces influences, la moyenne de la production par hectare, comprise jadis entre 35 et 15 hectolitres, s'abaissa plusieurs fois jusqu'à 12 et 11 seulement. On appréciera le dommage infligé à notre fortune agricole en pensant qu'un hectare de vignes en bonnes terres moyennes valait avant 1865 environ 3,500 francs, que l'invasion du phylloxéra diminue de plus de moitié cette valeur pendant la période où les vignes malades produisent encore, que la même terre, après ruine des plants, se vend à peu près 1,000 francs. Les calculs des économistes aboutissent à cette triste conclusion que la terre de France vaut aujourd'hui un milliard ou 800 millions de moins qu'en 1865.

Étudions maintenant la répartition géographique des vignes, ou déterminons du moins les régions les plus riches à cet égard. Plus de 70 départements français nourrissent des ceps en plus ou moins grande quantité; mais en somme la viticulture n'est une véritable industrie agricole que dans quelques régions privilégiées.

1° *La région méditerranéenne* est aujourd'hui encore la plus productive. Les viticulteurs y avaient beaucoup développé leurs plantations au moment même où le phylloxéra fit son apparition à Roquemaure; ils pouvaient espérer, grâce à la médiocrité des frais de main-d'œuvre, à l'abaissement du tarif des transports de vins, devenir les maîtres du marché français.

On distingue trois groupes principaux : ceux du Languedoc, du Roussillon et de la Provence.

Le *Languedoc* a ses vins de l'Hérault et du Gard. Il produisait, avant l'invasion du phylloxéra, une moyenne de 10 à 12 millions d'hectolitres par an. La récolte a été réduite de moitié; l'Hérault a fourni en 1886 3 millions d'hectolitres.

Les terroirs et la nature des plants sont assez variés dans cette zone. Ici ce sont des raisins donnant les vins de consommation comme les crus de *Saint-Georges ;* là ce sont des vins de liqueur, les muscats de *Lunel* et de *Frontignan.*

Nous verrons plus loin que l'industrie transforme aussi une bonne partie des produits naturels de la vigne.

Le *Roussillon* a, jusqu'ici, moins souffert que le Languedoc, au moins dans le département des *Pyrénées-Orientales* dont la production n'a été réduite que d'un dixième environ. Les pertes ont été beaucoup plus graves dans l'Aude, département dont les modes de culture se rapprochent plutôt de celles du Roussillon que de celles du Languedoc. On récolte, sous le nom de vins du Roussillon, de gros vins communs, forts en couleur, puis des muscats. Une partie des produits est aussi convertie en eaux-de-vie et alcools. *Narbonne*, *Banyuls*, *Lézignan*, sont les principaux centres.

La *Provence*, où la culture de la vigne s'est développée plus récemment que dans les zones précédentes, donne d'excellents muscats et différentes sortes de vins cuits. La Corse pourrait prendre un rang très honorable parmi les départements viticoles; mais le travail du vigneron est un des plus pénibles, et l'on sait que même les cultures faciles sont peu en honneur dans cette île que la nature désignait pour être riche.

2° *La région du Sud-Ouest.* — Les vins du Sud-Ouest,

dont les plus fameux sont ceux du Bordelais, sont produits par des terroirs très différents. Ici ce sont les plantations basses du *Palud* et de l'*Entre-deux-Mers;* là des collines et des coteaux portent des noms célèbres dans le commerce des vins fins. Les vignobles, quelle que soit leur altitude et la nature de leur sol, sont là tout près de l'Océan, mais sous une latitude et dans une exposition qui les préservent des brouillards et des excès d'humidité, pourvus de toute la chaleur nécessaire, à l'abri du plus grand nombre des gelées de printemps. Au reste les vignobles de la région du sud-ouest couvrent de plus ou moins grands espaces dans une douzaine de départements arrosés par la Garonne et ses affluents. Mais le Bordelais, qui fournit à lui seul plus d'un million d'hectolitres et renferme aussi les crus les plus fameux, centralise une grande partie des récoltes de la région et en dirige le commerce.

Parmi les groupes viticoles secondaires de cette vaste région on doit citer ceux de l'*Armagnac*, célèbre par ses eaux-de-vie, du *Périgord*, dont les vins blancs ont une certaine réputation.

Dans la zone de culture intense du pays bordelais il convient de distinguer d'abord le *Palud* et l'*Entre-deux-Mers* où, sauf le *Saint-Émilion*, les plantations en terrains plats, entre Garonne et Dordogne, fournissent seulement des vins ordinaires et de consommation courante. C'est au *Médoc* que le groupe bordelais doit sa renommée universelle. Les crus de *Château-Laffite*, de *Saint-Estèphe*, de *Saint-Julien*, de *Château-Margaux*, sont les plus fameux. On cite à part les *Graves*, ainsi nommés des graviers de leur terroir; de là viennent les meilleurs vins blancs du Sud-Ouest, les *Sauterne* en particulier.

Entre la région viticole du Sud-Ouest et celle du Centre et de l'Ouest, les *Charentes* forment une transition natu-

relle. C'est dans ce pays que les ravages du phylloxéra ont amené le plus de ruines : dans le département de la Charente-Inférieure la maladie a tué plus de la moitié des vignobles. La production moyenne y tomba en dix ans de 2,300,000 hectolitres à 700 ou 800,000. On sait que la majeure partie des vins récoltés dans les Charentes est transformée en eaux-de-vie. La *Champagne* est la région comprise entre la Charente et la Seugne. La ville de *Cognac* a donné son nom aux meilleures eaux-de-vie du groupe charentais, et malheureusement à bien d'autres produits chimiques importés de l'étranger avec ou sans la connivence de quelques commerçants peu scrupuleux.

3° *La région du Centre et de l'Ouest.* — La région du Centre et de l'Ouest comprend un certain nombre de plantations disséminées dans les départements qu'arrosent la Loire et ses affluents, puis dans quelques cantons privilégiés du bassin de la Seine. Son extrême limite au nord est le Laonnais.

Les vignobles d'*Auvergne*, surtout de la Limagne, fournissent à la production nationale un appoint important de vins communs qu'on emploie à des coupages.

Mais le groupe le plus connu de cette vaste région est celui de la Loire moyenne comprenant les vignobles de l'*Anjou*, de la *Touraine* et de l'*Orléanais*. Les vins de l'Anjou et de la Touraine, assez légers et d'une saveur agréable, sont consommés en nature; ceux de l'Orléanais servent à la fabrication d'un vinaigre renommé.

Les vignes de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne fournissent à l'alimentation de Paris des produits médiocres qui ne pourront soutenir longtemps la concurrence des vignobles du Midi. On a fait une petite réputation aux vins des *coteaux d'Argenteuil* et de *Suresnes*.

La limite occidentale de la culture de la vigne dans

cette région est la Basse-Loire et même le Morbihan, où les raisins ont quelque peine à mûrir, mais le petit vin blanc qu'ils donnent a grande facilité à se transformer en vinaigre.

4° *Région de l'Est.* — Entre la région du Midi et celle de l'Est qui comprend un ensemble de plateaux et d'ondulations, la transition est formée par le groupe des vignobles de la vallée du Rhône.

Au sud, dans les départements du Gard et de Vaucluse, des vignobles disposés en coteaux sont devenus célèbres par les noms de *Sorgues, Sérignan, Tavel*, *Roquemaure* et *Bagnols*. Là, le phylloxéra porta ses premiers coups et dépeupla des milliers d'hectares avant qu'on prît des dispositions pour le combattre. Les précieux plants de *l'Hermitage* (Drôme) ont été aussi cruellement ravagés; la *Côte-Saint-André*, dans l'Isère, la *Côte-Rôtie*, dans le Rhône, n'ont pas davantage échappé au fléau.

Le groupe bourguignon comprend, d'une manière générale, les cinq départements de Saône-et-Loire, du Rhône, de la Côte-d'Or, de l'Yonne et de l'Aube. Avant l'attaque du phylloxéra et d'autres maladies, la Bourgogne possédait près de 180,000 hectares de vignes donnant une moyenne de plus de 3 millions d'hectolitres de vin.

La palme de la qualité appartient aux pays que la nomenclature viticole comprend sous la désignation médiocrement exacte de *Haute-Bourgogne*, c'est-à-dire aux départements du Rhône, de Saône-et-Loire et de la Côte-d'Or. Cette première zone renferme un grand nombre de crus célèbres répartis entre le *Mâconnais*, le *Beaujolais* et la *Côte-d'Or*. Les plantations sont faites sur les bordures des plateaux ou sur les flancs des collines jusque vers une altitude de 300 mètres. Les meilleurs vignobles sont ceux qu'on a établis à mi-côte. On cite surtout ceux des

pays de *Beaune* et de *Nuits*, les *Pomard*, les *Chambertin*, les *Clos-Vougeot*, du *Mâconnais* avec *Moulins-à-Vent;* les vins du Beaujolais ont moins de réputation.

Les vins de *Basse-Bourgogne* sont loin de valoir ceux du groupe précédent; ils rappellent déjà par leur goût, tantôt les produits de l'Auvergne, tantôt ceux de l'Orléanais. Il en est pourtant d'assez estimés dans l'*Auxerrois*, et le vin blanc de *Chablis* jouit d'une certaine faveur. En tout cas les vignobles bas-bourguignons forment un appoint important de la production nationale : la culture y est intense et très perfectionnée.

Mais si la Bourgogne dispute au Bordelais la palme de la viticulture savante, déjà les récoltes y sont moins assurées que dans le Midi et le Sud-Ouest. Les rigueurs tardives de mars et d'avril y déciment quelquefois les bourgeons. Les chauds étés y préparent en revanche des raisins excellents; mais, en dehors des maladies, du seul fait de la température, il arrive souvent au vigneron de ne point couvrir ses frais de culture. Le danger est grand surtout pour les vignobles de la plaine ou des plateaux moyens ; en Bourgogne comme en Lorraine *les fonds* ont mauvaise réputation; on leur préfère les coteaux moyens, mieux exposés et moins souvent ravagés par les sautes de température du printemps.

Au groupe bourguignon on rattache les vignobles de la bordure occidentale du plateau de Franche-Comté. Sous le nom de *vins du Jura* sont compris quelques crus assez estimés comme ceux d'*Arbois* et de *Poligny*. Les conditions de la culture y sont déjà moins bonnes; les anomalies thermométriques y exercent plus souvent leurs ravages vers le printemps.

Les vignobles de *Lorraine* sont plus rudement encore exposés à ces aventures. Ils donnent d'abondants et d'excellents produits si l'on passe sans encombre les re-

doutables nuits d'avril et même du commencement de mai. En somme on y obtient une belle récolte moyenne tous les dix ans à peine. Ajoutons que l'industrie paraît être sur le point de remédier à ces inconvénients en couvrant les vignobles de nuages artificiels pendant les heures de gelée nocturne. Mais ce sont encore là de gros frais ajoutés à la culture dans un pays où le vin se vend difficilement à cause de la concurrence des vignobles plus favorisés du Midi de la France et de l'Italie.

Résumé. — La viticulture française a été saisie en pleine prospérité, en plein développement par un fléau redoutable contre lequel la science n'a trouvé jusqu'ici que des palliatifs. Mais déjà depuis deux ou trois ans les progrès du phylloxéra ont été arrêtés en ce sens qu'on a sauvé ou prolongé l'existence de quelques vignobles, puis surtout replanté des espaces ravagés et planté de nouveaux champs. Au cours de la lutte, des pays voisins, que la maladie visite d'ailleurs à leur tour, ont pris sur les grands marchés de l'Europe la place laissée vacante par la diminution de nos récoltes. L'Italie devenait au moins notre égale avec une production de 35 millions d'hectolitres, l'Espagne se rapprochait de nous et passait en 10 ans de 18 à 25 millions. Les États-Unis, les républiques de l'Amérique du Sud, l'Australie avaient une tendance d'autant plus marquée à devenir pays vinicoles, une partie de nos grands crus étant soit détruits, soit discrédités par la crise que nous traversions. Mais par bonheur ni la viticulture ni la fabrication des vins ne s'apprennent en peu de temps. Nos vignerons réussiront sans doute à reconquérir les terrains perdus en France et à en conquérir rapidement de nouveaux en Algérie et en Tunisie. Il y a vingt ans on annonçait déjà que notre pays serait à jamais ruiné par l'oïdium; la valeur du vin

avait doublé en peu d'années. La persévérance des vignerons triompha une première fois. Et n'est-ce pas aujourd'hui avoir remporté une victoire considérable que d'avoir enrayé la marche ascendante du nouveau fléau? A coup sûr les nouveaux plants que nous avons été obligés d'emprunter à l'étranger pour combler les vides de nos vignobles ne vaudront pas tout d'abord les anciens. Mais la terre et le climat de France modifieront ces nouveaux venus avec le temps. On sait quels médiocres vins donnent sous le ciel d'Amérique des pieds de vigne importés des meilleurs vignobles de France; l'acclimatation a été incomplète. Des trois éléments, ciel, sol et plante, qui font un beau vignoble, nous en avons deux. Ils modifieront bien le troisième.

L'olivier. — L'olivier ne réussit bien que dans nos départements du Midi méditerranéen, jusqu'à une médiocre altitude de 300 à 400 mètres. Il lui faut un ciel serein, une forte chaleur, un sol qui ne conserve point longtemps l'humidité. La Corse pourrait développer prodigieusement les plantations de ce précieux arbre, qui vient presque sans soins dans ses terrains secs et pierreux.

C'est la *Provence* et le comté de *Nice* qui renferment le plus grand nombre de nos oliviers. Au reste, ces arbres, comme les pommiers, les poiriers, etc..., n'occupent point exclusivement le sol qui les nourrit; ils sont associés à plusieurs autres cultures. Aussi ne faut-il pas considérer comme improductifs en autres fruits ou légumes les 110,000 hectares que la statistique assigne à l'olivier. Mais cet arbre donne déjà à lui seul un riche produit; la récolte moyenne de 1 million et demi d'hectolitres vaut environ 30 millions de francs.

Les olives sont en partie consommées fraîches, en par-

tie conservées ou converties en huiles. Il va sans dire que la France ne peut suffire à sa consommation d'olives et d'huiles; elle est tributaire de l'Italie, de l'Espagne et du Levant. Mais c'est là un tribut dont l'Algérie et la Tunisie pourront de plus en plus nous affranchir.

Autres cultures arborescentes. — Il est d'autres cultures arborescentes qui contribuent aussi à l'alimentation. A vrai dire la classification de nos cultures en cultures alimentaires, arborescentes et industrielles, n'est point rigoureusement scientifique, mais elle est commode pour montrer le lien qui attache l'homme à la terre, les rapports entre la géographie physique et la géographie économique. Aussi l'avons-nous conservée.

Le *châtaignier* donne un fruit très nourrissant qui donne aux campagnards la subsistance à bon compte, aux habitants des villes un mets très apprécié. Tantôt on va recueillir la châtaigne dans de véritables forêts des régions de montagne; tantôt on a développé des plantations exclusivement composées de ces arbres qu'on appelle *châtaigneraies*. Il est donc très difficile d'apprécier exactement la surface des terres consacrées à cette culture d'un genre élémentaire ou, pour mieux dire, celle qu'occupe cet arbre utile. Les évaluations varient entre 450 et 500,000 hectares. En tout cas la production s'est accrue depuis le commencement du siècle; on l'estime à 7 millions d'hectolitres valant plus de 55 millions de francs.

Le domaine géographique du châtaignier en France est très vaste. Peu sensible au froid, cet arbre peuple nombre de forêts des Alpes, des Pyrénées et du massif central. Les marrons du Vivarais ont une grande réputation. Le châtaignier se plaît en Provence, sous le climat méditerranéen, et aussi dans le Limousin et le Périgord, qui reçoivent les ondées venues de l'Océan. La plaine ou

les médiocres coteaux lui conviennent comme la montagne; les châtaigneraies abondent dans le Maine et l'Anjou.

Le *noyer*, moins rustique et résistant, est pourtant répandu aussi dans un grand nombre de régions diverses. Toutefois on ne le trouve point en agglomérations importantes dans la zone de climat méditerranéen, l'humidité y étant insuffisante; c'est vers l'Ardèche et la Drôme qu'il commence à être largement cultivé. Son domaine de prédilection est le Sud-Ouest, le Périgord, la Saintonge et le Moyen-Limousin.

On sait les usages de la noix, tantôt consommée comme fruit, même avant complète maturité (cerneau), tantôt réduite en huile comestible.

Les *truffes* ne sont pas, à proprement parler, le produit d'une culture. Elles sont recueillies dans le sol qui avoisine une variété de chênes : la nature du sol, la température et même le degré de transparence de l'atmosphère, ont une influence très variable sur la production des truffes. En étudiant toutes ces conditions on a pu planter, avec des chances régulières de succès, des chênes-truffiers. Les truffes les plus renommées sont celles du *Périgord* et de la *Vaucluse;* le *Quercy* en produit aussi une notable quantité.

Les fruits. — Les arbres fruitiers sont cultivés à peu près dans toutes les parties de la France. Il n'est, à vrai dire, que deux cultures de ce genre qui soient absolument caractéristiques et qui exigent des conditions très particulières de climat : ce sont celles de l'oranger et du citronnier. Pourtant les autres obéissent encore, quoique à un moindre degré, aux lois de distribution géographique de la flore. On voit partout, ou presque partout, dans notre pays, des pruniers, des pêchers, des pommiers. Mais cette

universalité de production des fruits s'achète au prix de précautions dispendieuses, et il y a toujours déception, soit qu'on ne récolte rien ou rien de bon, soit que la récolte ne compense ni les peines ni les frais de culture. Or la culture des arbres fruitiers, culture très importante et très lucrative pour l'homme d'expérience, n'est pas encore chez nous ce qu'elle devrait être, faute d'études suffisantes. Nos voisins d'Allemagne l'ont grandement perfectionnée chez eux depuis vingt ans et réformée suivant les lois de la géologie et du climat. Notre pays, qui possède une merveilleuse facilité d'adaptation et d'acclimatation des cultures avec laquelle on peut, à la rigueur, jouer sans perdre, mais dont on tirerait un réel parti avec un peu de science et d'esprit d'observation, ne doit pas se laisser devancer dans cette voie.

Les *orangers* et les *citronniers* ne trouvent une température favorable que dans les cantons les plus chauds et secs de notre Provence et du comté de Nice. Ce sont par excellence les arbres de la zone méditerranéenne : dans le reste de la France on les conserve l'hiver en serre chaude. Si quelques cantons privilégiés de l'ouest se parent de cette végétation méridionale en pleine terre, jamais du moins on n'y recueille de fruits. Déjà notre département du Var et les environs de Nice marquent la limite extrême de la zone productive des orangers et des citronniers. L'Espagne, l'Italie, l'Algérie, envoient sur nos marchés la majeure partie des citrons et des oranges que l'on consomme en France.

En revanche les *pommiers* rencontrent chez nous des conditions très favorables. Ce sont d'ailleurs des arbres assez robustes et rustiques, du moins ceux qui donnent les fruits à cidre. Cependant il faut au pommier un sol assez riche, et surtout un climat égal. S'il vit sous le ciel chaud de nos départements baignés par la Méditerranée et y

supporte des étés peu ou point humides, la qualité des fruits qu'il y donne est souvent médiocre. Son premier besoin est donc celui d'une humidité assez considérable et répartie sur presque toute l'année. L'égalité de température lui est non moins nécessaire; la maturité de la pomme semble exiger une chaleur continue et progressive. C'est pourquoi dans les pays de France les plus éloignés de la mer les récoltes de pommes sont souvent compromises. Nous ne parlons pas des cultures isolées et de petite étendue auxquelles les particuliers peuvent consacrer beaucoup de soins et de frais. Ce sont là des faits exceptionnels dont on ne peut tirer aucune conclusion sur l'état de l'agriculture, sur l'aptitude productive d'un pays, sauf pour admirer la faculté d'acclimatation, la souplesse de notre sol et de notre climat. En somme il faut au pommier des conditions climatériques presque diamétralement opposées à celles que réclame la vigne, et, en un mot, son domaine est la France maritime et les provinces où l'influence adoucissante de l'Océan se fait encore sentir : Normandie, Bretagne, Anjou, Poitou, Maine, Touraine, Berri, Orléanais, Perche, Ile-de-France. Voilà, sauf quelques exceptions, la loi de sa répartition géographique.

Cette culture s'est beaucoup développée depuis que les vignobles ont été réduits par la maladie : en effet le cidre tend à remplacer le vin dans plusieurs de nos départements où l'usage en était jusqu'ici fort restreint. Il est difficile toutefois d'assigner une étendue exacte aux pommiers plantés, car très souvent cet arbre se dresse dans des prairies ou dans des champs consacrés en même temps à d'autres cultures. Ailleurs ces précieux arbres occupent la bordure des routes, les talus des prés, etc... Mais l'indice certain de la progression est l'accroissement rapide de la fabrication des cidres. Il y a vingt ans, la

moyenne annuelle n'était pas supérieure à 5 ou 6 millions d'hectolitres : depuis 1880 elle est d'à peu près 12 millions; et quelques années exceptionnelles, comme celles de 1883 et 1885, ont fourni un produit de 20 à 24 millions. On remarquera, à titre d'indice des influences de la climatologie sur les cultures, que les années d'abondantes récoltes des pommes sont rarement favorables aux vendanges et réciproquement. Non seulement chacune des deux cultures a ses régions privilégiées, mais dans l'ensemble de la région française chacune préfère une allure différente de la température annuelle.

Le département le plus favorisé est celui d'Ille-et-Vilaine, où la production est toujours supérieure à 1 million d'hectolitres et peut aller jusqu'à 2,500,000. Viennent ensuite le Calvados, l'Orne, la Manche et la Seine-Inférieure. La France suffit largement à sa consommation de cidre; elle en exporte même quelque peu dans les pays maritimes voisins de la Normandie et de la Bretagne.

Les pommes, d'espèces très différentes, sont aussi consommées comme fruits sur toutes les tables, pauvres ou riches, dans les villes comme dans les campagnes. Paris s'alimente un peu dans toutes les régions environnantes.

Dans les chiffres de la production du cidre que nous venons de citer sont compris ceux de la production des *poirés* ou cidres de poires. Le *poirier* est cultivé à peu près dans les mêmes zones que le pommier et pour les mêmes usages. La statistique agricole n'a pas encore déterminé avec une précision suffisante la distribution géographique de cette culture.

Les *pêchers* et les *abricotiers* représentent une tout autre catégorie d'arbres fruitiers. Ils se plaisent et sont assurés d'une fertilité régulière sous le climat du midi de la France méditerranéenne et océanique; c'est de là que

leurs fruits nous arrivent au début de la saison chaude, à titre de primeurs. Dans le Centre la récolte est plus tardive, mais généralement assurée, les gelées de printemps ne compromettant point la première évolution du fruit. Les provinces maritimes, où la chaleur de la fin du printemps et de l'été est encore moins accentuée, ont aussi un produit constant, mais en général moins savoureux que les départements situés sous une même latitude, mais plus loin de la mer. Il faut en effet à ces fruits une active maturation, une chaleur assez vive pendant les dernières semaines de leur développement. On ne s'étonnerait donc pas de les voir prospérer sur les plateaux de la France orientale, en Bourgogne et en Lorraine; mais là le danger est un retour offensif des gelées du printemps. Les principales régions de production des abricots sont : la Provence, les parties basses du Dauphiné, le Lyonnais, la basse et la moyenne Guyenne, le Bourbonnais et la basse-Auvergne. Les pêches sont produites sur presque toute l'étendue du Languedoc, de la Guyenne, de la Provence et du Dauphiné, sauf les centres d'une excessive altitude. Le Périgord mérite à cet égard une mention particulière, ainsi que la vallée de la Saône dans sa partie inférieure. Les pêches de Montreuil, près Paris, sont aussi fort estimées.

Les *pruniers* n'ont pas de zone de production bien déterminée. Pourtant leur culture est particulièrement favorisée dans le sud-ouest, en Guyenne, et surtout dans l'Agénois. La Provence fournit aussi son contingent. Mais une espèce de prunes, les *mirabelles*, semble réussir en Lorraine mieux que partout ailleurs; c'est une des richesses du pays de Metz. Au reste la région agricole des plateaux du nord-est, avec ses chauds étés, se prête aussi à la culture des autres variétés de pruniers, reine-claudiers et pruniers à « quetsches ».

Les *fraises*, dont la période de développement est très courte, trouvent dans un grand nombre de régions les conditions qui leur conviennent. On doit pourtant citer à part la Bretagne dont quelques districts ont fait de la culture des fraises une véritable industrie et contribuent beaucoup à l'alimentation de la capitale.

Les *cerises*, qui n'exigent aussi que des chaleurs printanières pour parvenir à maturité, se plient aux climats les plus divers de la France. On les récolte aussi bien dans nos départements du Nord que dans ceux du Midi, sur le littoral de la Manche et sur le plateau lorrain, comme en Alsace, pour la fabrication du kirsch.

Quelques cultures fruitières moins importantes que les précédentes, celles des *figues*, des *amandes* et des *noisettes*, forment aussi un appoint à la consommation. Le figuier, dont la patrie est le pays de la Méditerranée orientale, s'accommode chez nous du climat de la Provence et du comté de Nice. L'amandier réussit beaucoup mieux dans le Languedoc et prospère sur un tiers environ du territoire français. Les noisettes sont surtout récoltées dans nos provinces du Sud-Est et du Sud-Ouest, mais donnent encore un produit appréciable dans toutes les régions boisées.

Ajoutons enfin à cette nomenclature très sommaire des fruits que produit notre sol, les *raisins de table*. Les grappes consacrées à cet usage proviennent des cultures en treilles fort répandues dans les jardins de toutes les régions viticoles, mais surtout aux environs des grandes villes. Les départements du Midi en fournissent beaucoup à titre de primeurs. Mais il est peu de raisins qui égalent en réputation les chasselas de Fontainebleau cultivés dans bien des pays de l'Ile-de-France.

En résumé, on ne saurait donc estimer avec une approximation suffisante la valeur de nos cultures fruitières

Elles sont trop disséminées dans des zones de climats différents, développées d'une manière fort irrégulière, trop souvent au hasard, sans méthode ou même au mépris de la science agricole. L'agronomie devra porter aussi de ce côté ses efforts de conversion du campagnard à des procédés de plus en plus rationnels. Mais là encore la fatalité géographique indiquera les lois de la nature à mesure que la multiplication et le bon marché des moyens de transport rendront à chaque région de production normale son ancienne suprématie. Malheureusement cette œuvre de nivellement est plus avancée chez plusieurs de nos voisins que chez nous; il vaudrait mieux la hâter à force de science que d'en restreindre peu à peu les effets à force d'épreuves et de souffrances commerciales.

L'évaluation généralement citée du produit annuel de nos arbres fruitiers est de 110 millions de francs; l'exportation est estimée à 25 ou 30 millions. Mais on a tout lieu de croire que ces chiffres ne sont pas d'une parfaite exactitude.

§ IV. — Les cultures industrielles.

Les principales cultures industrielles de la France sont celles de la betterave, du chanvre, du lin, du mûrier, du tabac. Observons toujours que cette classification n'est point d'un caractère tout à fait scientifique. En somme presque toutes les cultures alimentaires, et d'une manière générale toutes les productions végétales sont, à quelque degré, des objets d'industrie. Il conviendra donc, quand on en viendra à l'étude de nos industries, de résumer les rapports géographiques de l'agriculture et de l'industrie, comme ceux de l'agriculture et du commerce. Croire à la valeur absolue de ces divisions serait s'exposer à ne pas saisir le lien qui unit au sol toutes les manifestations de

l'activité humaine, c'est-à-dire le sens même de la géographie. Prenons un exemple. La pomme de terre, fournissant à l'industrie beaucoup d'alcool, est une plante de culture industrielle au même titre que la betterave. L'emploi des fruits les plus divers par les distillateurs pourrait valoir aux plantations d'arbres fruitiers la qualification de cultures industrielles. Réciproquement la betterave, par le sucre, est alimentaire au premier chef.

La betterave. — Après la pomme de terre, c'est la betterave dont la culture a fait les plus rapides progrès sur notre territoire dans le courant de ce siècle. En 1830 les surfaces consacrées à la betterave ne comprenaient que 45 à 50,000 hectares; on passait à 136,000 en 1862, à 400,000 en 1876, à 520,000 en 1883.

La *betterave* veut un climat de chaleur moyenne, humide, et une terre assez riche. Il convient toutefois de distinguer les deux espèces de betterave, la betterave à sucre, dont les progrès ont été les plus remarquables, la betterave fourragère, d'une culture beaucoup plus facile. Ainsi la distribution géographique de la première est seule caractéristique; l'autre est commune à tous les pays d'élevage. Au reste les deux espèces se partagent à peu près également les territoires à betteraves. Ces territoires sont surtout importants dans nos provinces de Flandre, d'Artois et de Picardie : sol riche et bien soigné, pluies abondantes, toutes les conditions de prospérité s'y trouvent réunies. Sur les 150 millions de quintaux métriques récoltés dans une bonne année moyenne et valant environ 350 millions de francs, les cinq départements du Nord, du Pas-de-Calais, de l'Aisne, de la Somme et de l'Oise fournissent largement la moitié. Le Nord a la part prépondérante; il consacre à la betterave 48 millions d'hectares et récolte plus de 20 millions de quintaux. L'Aisne vient au second

rang, avec une surface de cultures plus considérable, mais avec un moindre produit.

Malgré ces progrès rapides, la France n'est que le troisième pays producteur de betteraves. L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie la devancent à tous égards et fabriquent plus de sucre et aussi plus d'alcools tirés de la distillation des betteraves. Il est vrai que les encouragements donnés à cette industrie agricole et les remarquables progrès de l'agronomie française nous permettent déjà de mieux lutter contre la concurrence étrangère. Les États producteurs de betteraves viennent d'organiser à Londres un congrès international pour adopter en commun un régime nouveau de l'industrie sucrière.

Quant à la betterave fourragère, non seulement elle donne pour le bétail une nourriture saine et abondante, mais, grâce aux facilités d'engrais du sol qu'elle procure, elle exerce une grande influence sur la production des céréales. C'est une culture qui exige une terre riche et lui emprunte beaucoup d'éléments nutritifs, mais permet aussi de les lui restituer en fumier. Il suffit, pour le comprendre, de comparer les cartes statistiques de la production des blés et des betteraves; on constatera qu'il y a coïncidence générale des deux richesses, et en particulier le fait est frappant pour nos départements de la Flandre et de l'Artois.

Plantes textiles. — Les *plantes textiles*, *lin* et *chanvre*, occupent une surface de plus en plus restreinte. Ce n'est pas que notre sol se prête mal à leur culture. Mais leur consommation a beaucoup diminué depuis que certaines industries, la fabrication des toiles à voile et des cordages en particulier, sont en décadence. En outre, le commerce étranger en importe à très bon compte, rendant toute con-

currence impossible : nos cultivateurs aiment mieux donner au sol un emploi plus lucratif.

C'est qu'en effet le chanvre exige une terre naturellement riche, et en outre des frais de fumure et d'engrais. Comme sa période de maturation comprend tout au plus quatre mois au bout desquels la tige mesure 1^{m},80 ou 2 mètres, cette plante peut s'accommoder à divers climats. Semée au printemps, elle prospère à la fois sous l'influence des chaleurs tempérées et molles de l'Ouest et sous le soleil plus cru et plus vif des départements éloignés de la mer. La zone méditerranéenne lui est seule interdite, à cause de la sécheresse de ses mois d'été et de la maigreur de son terroir. Maine, Touraine, Basse-Bretagne, Anjou, Poitou et Saintonge, voilà le domaine de prédilection du chanvre. Les provinces les plus favorisées sont ensuite la Bourgogne et la Lorraine, puis la Guyenne.

La diminution de la superficie consacrée aux cultures de chanvre est très marquée depuis le commencement du siècle. Cette superficie était d'environ 180,000 hectares vers 1840; en 1850 elle s'était réduite à 120,000; on en compte tout au plus 70,000 aujourd'hui. La production, légèrement supérieure à 400,000 quintaux, vaut à peu près 40 millions de francs. La Russie nous expédie la plus grande partie des 200,000 quintaux de filasse de chanvre que nous sommes obligés d'importer. Il y a d'ailleurs partout tendance à restreindre l'emploi des filaments de cette plante jadis si estimée.

On lui préfère les produits du *lin*, très supérieurs en finesse. Le lin a besoin des mêmes conditions de culture que le chanvre, d'une terre riche et bien trempée d'humidité. Il s'accommode moins aux brusqueries de température de nos provinces de l'Est : pas plus que le chanvre il ne peut prospérer dans notre zone de climat méditerranéen. La Flandre, l'Artois et la Picardie produisent

les meilleurs lins; mais la Bretagne, la Vendée et la Guyenne fournissent aussi un appoint considérable. Malgré tout, la décadence de la culture du lin est marquée. Il y a vingt-cinq ans cette plante occupait environ 100,000 hectares produisant plus de 600,000 quintaux; maintenant superficie et récolte sont réduites de plus de la moitié. La Russie supplée aussi à notre insuffisance volontaire; nous importons même un peu plus de lin que nous n'en récoltons.

Mûrier. — Nous avons vu quelles conditions géographiques sont nécessaires au *mûrier;* c'est un arbre méridional par excellence qui fournit la nourriture du *ver à soie*. Les mûriers sont plantés en grand nombre dans nos départements de la vallée du Rhône inférieur, Gard, Vaucluse, Ardèche, Drôme, Isère, et dans celui du Rhône. Mais ces plantations ne sont pas assez développées pour nous permettre de repousser le tribut des soies étrangères. Nous verrons que notre industrie de la soie est beaucoup plus intense qu'on ne pourrait l'attendre du nombre médiocre de mûriers que nourrit notre France méridionale. Plus d'un agriculteur affirme que cette culture mieux soignée et plus intense nous affranchirait vite du tribut que nous payons aux soies brutes d'Italie et d'extrême Orient. L'Algérie même et la Tunisie ne nous seront-elles pas bientôt du plus grand secours à cet égard? il faut en effet au mûrier une forte chaleur plus encore qu'un ciel clair. Il craint le froid beaucoup plus que l'humidité. On le cultive de deux manières, soit en haies, soit en rangées d'arbres.

Tabac. — Le *tabac* est une des plantes qui s'acclimatent le plus aisément dans des régions diverses et sur des sols de valeurs différentes. Ajoutons que la qualité et le goût des feuilles varient beaucoup suivant le terroir et le climat,

et que la France, malgré la multiplicité de ses zones climatériques et de ses terrains, ne peut satisfaire aux caprices infinis de cette consommation de luxe. Aux tabacs français la régie doit ajouter, pour fabriquer les nombreux produits recherchés des fumeurs, les feuilles nées sous le soleil du Levant, dans les Antilles et ailleurs. Du reste l'existence d'un monopole d'État amène nécessairement une limitation de la culture nationale du tabac. On ne peut élever cette précieuse plante sans une autorisation du gouvernement, sauf le cas où l'on destine à l'exportation les produits de sa culture; mais en France l'État a seul droit d'achat et de vente.

Aussi les permis de culture n'ont-ils été accordés qu'en nombre assez restreint, généralement dans les départements voisins de nos grandes manufactures des tabacs. C'est dans la zone du Sud-Ouest, en Guyenne, que les plantations de tabac sont le plus développées, puis en Flandre et en Artois, enfin en Lorraine, Provence, Savoie et Basse-Bretagne (Ille-et-Vilaine). La surface cultivée varie depuis vingt-cinq ans, au gré des nécessités de la consommation et aussi des oscillations du marché international, entre 12 et 15,000 hectares. Le produit, variable de même, est compris entre 150,000 et 200,000 quintaux par an, représentant une valeur de 12 à 16 millions de francs, estimée d'après le prix moyen d'achat des manufactures publiques. En somme la culture du tabac a chez nous une répartition factice, fiscale, dépendant des besoins du trésor public et des conditions du commerce, nullement des lois de la géographie. Au reste comment une plante si souple à l'acclimation pourrait-elle avoir un domaine bien désigné?

Houblon. — Le *houblon* est la ressource des pays où le domaine de la vigne est restreint ou bien n'existe pas, et

de ceux où les fruits à cidre ne rencontrent pas régulièrement des conditions climatériques favorables. Mais en outre l'usage de la bière, boisson à bon marché et aussi objet d'une consommation de luxe, se développant chaque jour, les houblonnières sont devenues de plus en plus nombreuses; elles le seraient davantage si d'une part nos fabricants de bières se mettaient tous mieux au courant des procédés perfectionnés et économiques de fabrication, si d'autre part les consommateurs encourageaient cette transformation en renonçant à leur engouement pour les produits étrangers.

Le houblon est une plante à longues tiges que l'on fait grimper le long de perches espacées entre elles de quelques mètres. Sa période de complète croissance est assez rapide pour permettre la prospérité de cette plante en des pays quelque peu différents; cependant le houblon est d'un rendement fort irrégulier et d'une certaine délicatesse aux intempéries de tout genre. Nos meilleures houblonnières sont celles de Bourgogne et de Lorraine; on sait que l'Alsace en possède un grand nombre. Vient ensuite la Flandre.

Au reste la plantation varie d'intensité suivant les demandes du commerce, l'état des brasseries; et en outre les variations du produit pour une même surface sont fort sensibles. D'une manière générale on peut dire que la culture du houblon s'est développée chez nous depuis cinquante ans. La progression était constante de 1850 à 1870; entre ces deux dates elle s'était élevée de 1,500 à plus de 5,000 hectares plantés. La perte de l'Alsace a amené une diminution importante (3,500 hectares au lieu de 5,000), et une diminution du nombre des consommateurs de bière français.

Plantes tinctoriales. — Les plantes tinctoriales, ga-

rance, gaude, pastel et safran, occupent aujourd'hui une superficie peu importante. La concurrence irrésistible des produits chimiques dérivés de la houille et d'autres corps a tué ces cultures, qui faisaient tout récemment encore la fortune de quelques-uns de nos départements.

Le *pastel*, n'est presque plus cultivé, sauf dans le Gers; on a remplacé avec avantage la couleur bleue que donne ce végétal. La *gaude* tient encore quelque place dans les champs du Doubs et de l'Hérault et fournit une teinture jaune assez particulière.

Mais les deux grandes cultures que la transformation industrielle a presque détruites sont celles de la *garance* et du *safran* (crocus). Notre département de Vaucluse a été cruellement éprouvé le jour où la chimie a dépossédé ces deux plantes tinctoriales de leur importance commerciale. La culture de la garance en particulier était une de nos plus anciennes industries agricoles, développée grâce à la féconde initiative d'Olivier de Serres. Outre le département de Vaucluse, ceux de la Drôme, du Gard et des Bouches-du-Rhône lui devaient une bonne part de leur prospérité.

Plantes oléagineuses. — Les plantes oléagineuses, dont les graines sont employées à la fabrication des huiles, sont surtout cultivées dans nos pays humides, tempérés, riches de terroir du Nord et du Nord-Ouest. Mais, d'une part, l'étranger importe ces graines en grande quantité et à bon compte sur nos marchés, et d'autre part, la consommation des huiles végétales d'éclairage diminue devant les progrès de l'huile minérale ou pétrole, du gaz et d'autres produits donnant la lumière à bon marché.

Nous avons déjà constaté combien les cultures de *lin* et de *chanvre* s'étaient réduites sur notre territoire à la suite de ces révolutions industrielles et commerciales. Les

graines comme les fibres de ces deux plantes ont perdu beaucoup de leur utilité et de leur valeur.

Le *colza*, l'*œillette*, et la *navette* ont partagé le même sort. Le colza occupait, il y a quinze ans, près de 170,000 hectares ; on ne lui en réserve plus maintenant que 100,000. Les surfaces ensemencées en autres graines oléagineuses se sont réduites, pendant la même période, de 50,000 à 25,000 hectares environ. Nous récoltions en 1840 près de 2,300,000 hectolitres de graines de colza : les dernières récoltes ont rarement dépassé le chiffre de 1,300,000.

Des deux causes de décadence que nous avons indiquées ci-dessus, la concurrence étrangère semble encore être la plus grave ; car depuis dix ans nous avons toujours importé des graines oléagineuses pour une valeur annuelle d'environ 175 millions de francs. Il ne faut pas oublier d'autre part que les terres enlevées à la culture de ces graines sont parmi les plus riches et nourrissent, depuis ce jour, des plantes donnant un meilleur revenu. Ce n'est donc pas une perte pure et simple, et tel qui voudrait revenir à l'ancien état de choses, dont il déplore la fin, oublie que pour rendre leur place au lin et au colza, il faudrait souvent exproprier des blés ou des betteraves.

Résumé. — En résumé, notre sol se prête merveilleusement aux cultures les plus variées. Mais cette souplesse d'acclimatation des plantes risque de donner aux cultivateurs de nos pays plus aisément qu'à d'autres l'illusion que la terre de France a besoin de moins de ménagements et exige de celui qui l'exploite moins d'études approfondies et de scrupules. Il n'en est rien. Si cette indulgence naturelle de notre sol a encouragé des cultures hasardeuses et amené une dispersion regrettable des efforts si précieux des habitants de la campagne, il est temps de réagir. Certes l'application des méthodes scientifiques est plus

difficile en raison même de la variété d'aptitudes de nos régions naturelles, qui ne sont point nettement tranchées comme ailleurs ; mais elle est aussi plus méritoire. Déjà l'agronomie a beaucoup amélioré nos cultures de céréales ; il semble que jusqu'ici l'exploitation des forêts et surtout celle des arbres fruitiers n'ont pas attiré aussi vivement les efforts de la science agricole. Du moins les progrès accomplis dans les stations d'études n'ont pas encore assez largement profité à nos classes laborieuses. Il faut espérer que la sollicitude des hommes de science et la sincère confiance de ceux qui cultivent de leurs mains sauront remédier au mal et nous donner là encore un rang meilleur. Mais on se tromperait en croyant que la géologie et la chimie seules nous donneront la solution du problème ; il sera nécessaire de joindre à ces sciences les considérations tirées d'une bonne étude des climats.

CHAPITRE III

LES PRODUCTIONS ANIMALES, ÉLEVAGE, PÊCHES ET PÊCHERIES.

Prairies et pâturages. — La France est un pays de grand élevage, et la nature l'y prédestinait. Si ses cultivateurs n'ont pas encore poussé aussi loin que ceux de la Grande-Bretagne l'art de donner à chaque race des soins appropriés, la science de conserver purs les meilleurs types d'animaux, d'imaginer d'heureux croisements, aucun obstacle naturel ne les empêche, à coup sûr, de regagner le temps perdu.

Notre pays reçoit assez de pluies, est assez bien arrosé pour se revêtir presque partout de riches prairies. Point de vastes plateaux comme ceux du centre de l'Espagne, où sévissent tour à tour les froids et les sécheresses, où la santé des animaux est souvent menacée comme leur alimentation. Somme toute, il est peu de parcelles de notre territoire qui ne puissent nourrir du bétail.

La richesse moyenne du sol est une première condition favorable. Les étendues où la roche se montre à nu et ne porte pas la moindre parcelle de terre végétale sont rares, sauf dans notre zone alpestre et dans quelques parties du massif central. A cet égard c'est la France du Sud-Est, couverte des ramifications des Alpes de Provence qui est le moins favorisée ; il en est de même de la Corse.

Les sables des *Landes*, les terres ingrates de la *Champagne-Pouilleuse* forment des exceptions au milieu de pays généralement riches.

Les régions d'un relief excessif, vraiment inaccessibles à cause de leur altitude, ne sont ni nombreuses ni fort développées en étendue. Le cas ne se rencontre guère que dans les Alpes, les Pyrénées et les Cévennes.

C'est encore dans la France du Sud-Est que les conditions climatériques sont le moins favorables à une luxuriante végétation des praries. Au nord, à l'ouest, au sud-ouest et au centre les pluies suffisent à entretenir dans le sol une bonne moyenne d'humidité.

L'ensemble du système des eaux courantes qu'on peut employer à l'irrigation donne lieu à des considérations du même genre. C'est le réseau hydrographique du Rhône, exception faite du fleuve lui-même, de ses affluents vraiment alpestres et du groupe de la Saône, qui est le moins constant. Que de rivières indigentes en été laissent sécher les terres à peu de distance de leur lit, mais les ravagent au loin à la suite de quelque orage! Que dire des torrents languedociens descendus des Cévennes, ravageurs pendant quelques jours de l'année, taris quand il faudrait tempérer les ardeurs du soleil?

Le groupe que résume la Garonne présente, à un moindre degré, les mêmes inconvénients, comme aussi l'Adour. Certes le réseau des affluents y est déjà mieux ramifié. Mais ce sont encore des rivières bien inconstantes que le Tarn et le Lot, de pauvres ruisseaux que la Save, la Gimone, le Gers et la Baïse! Loin d'irriguer le pays environnants, ils doivent emprunter aux Pyrénées de quoi mouiller un peu leurs rives.

La Loire, non par elle-même, mais par l'ensemble de ses tributaires, rend déjà de meilleurs et de plus constants services. La Seine et son merveilleux cortège d'affluents

presque tous réguliers, en tout cas jamais à sec, les fleuves côtiers de Bretagne, de Normandie, d'Artois et de Flandre, voilà par excellence des instruments utiles de drainage et d'irrigation.

C'est en outre dans notre région de plaines du Nord, du Nord-Ouest et du Centre que la modicité des pentes a permis de creuser en tous sens des artères nouvelles, pour enlever ici l'excédent des eaux d'une Sologne et d'une Brenne, pour distribuer là à une Beauce de plus fortes doses d'humidité.

La même œuvre a pu être accomplie sur les plateaux et ondulations de l'Est et du Nord-Est, en Bourgogne, en Franche-Comté, en Lorraine.

On verra que de ces conditions générales dépend très exactement la distribution des prairies, des pâturages et des richesses animales de notre pays. Le Sud-Est est, à cet égard, la zone la plus pauvre; le Nord et le Nord-Ouest offrent aux animaux domestiques la plus abondante et la meilleure nourriture.

1° *Les pâturages.* — Les pâturages sont l'œuvre pure et simple de la nature, et, bien entendu, on n'a laissé subsister cette œuvre sans la modifier que dans les régions où la pauvreté du sol et l'indigence des pluies enlevaient à l'homme toute espérance de les remplacer par une culture plus profitable et plus savante. La distribution géographique des pâturages nous indique donc précisément les zones les moins favorables à l'élevage des bestiaux. Il n'en reste que dans les départements montagneux, au sol maigre, aux pentes trop rapides pour pouvoir retenir utilement l'humidité des pluies, ravinées par les torrents passagers, ou bien en pays forestier, enfin dans les landes. L'herbe courte et clairsemée de pâturages est broutée sur place par les troupeaux, qui ne trouvent une nourriture suffisante qu'en la cherchant sur de vastes espaces.

Des noms significatifs désignent dans nos provinces ces étendues si peu profitables à notre richesse agricole : le terme le plus répandu est celui de *landes*. La Corse a son *maquis*, le Languedoc ses *garrigues*. Fort heureusement, grâce aux progrès de l'irrigation, la superficie des pâturages va chaque année se réduisant; on en compte encore environ 3 millions d'hectares. Les Alpes et la Corse apportent le plus fort contingent à ce total; puis ce sont les maigres pentes des Pyrénées, celles des Cévennes, enfin les landes du sud-ouest et celles de la Bretagne.

L'Angleterre seule a moins d'espaces que la France encore réduits à l'état de pâturages. C'est qu'elle est encore mieux arrosée de pluies que l'ensemble de notre pays et compte peu de zones de hautes montagnes. L'Allemagne, où l'élevage a fait tant de progrès, a ses maigres plateaux du sud et ses landes. L'Espagne est le pays classique des mornes étendues de plateaux à végétation chétive. L'Italie perd, du fait des ramifications de l'Apennin, beaucoup de surface agricole. En somme la proportion de ces terres ingrates est assez faible chez nous.

C'est presque exclusivement à l'alimentation du petit bétail que sont consacrés les pâturages. Par ce trait la France du Sud-Est atteste sa parenté avec les pays de la zone méditéranéenne, avec l'Espagne et l'Italie.

2° *Les prairies naturelles.* — Les prairies naturelles indiquent déjà une meilleure condition physique du sol et du climat et aussi un effort plus considérable de l'activité humaine. On donne le nom de prairies naturelles à des étendues régulièrement cultivées en herbes. Une première récolte, faite vers la fin de juin ou en juillet, fournit le *foin ;* la seconde coupe, qui a lieu environ deux mois après la première, donne le *regain*. Tantôt les cultivateurs laissent consommer sur pied une certaine surface

des prairies artificielles ; tantôt ils en recueillent et emmagasinent la totalité, ne réservant d'herbe fraîche aux bestiaux que celle des terres à pâturages. Les procédés de récolte des foins et d'élevage sont nécessairement très variables suivant les pays. Ainsi dans nos départements maritimes de Normandie et de Bretagne la douceur de la température permet de tenir les animaux en plein air pendant de longues périodes du printemps, de l'été et de l'automne ; tandis qu'en Lorraine par exemple où les variations de température sont brusques et amples, le séjour à l'étable doit être plus long.

Les prairies naturelles couvrent en France une superficie d'environ 4 millions d'hectares ; les statistiques des trente dernières années sont fort discordantes à ce sujet. Le produit, très variable, semble osciller entre 150 et 160 millions de quintaux de foin : suivant la qualité des prairies, l'hectare donne 25, 30 et même parfois 35 quintaux.

Cette culture, qui exige peu de frais, ne peut être entreprise avec succès que dans les régions largement arrosées. Les provinces françaises qui lui conviennent le mieux sont donc, d'une part, celles auxquelles le voisinage de la mer assure une abondante humidité, d'autre part celles que leur relief dote, à l'intérieur, de pluies suffisantes. Bien entendu, il faut aussi aux prairies naturelles certaines conditions de relief. C'est la plaine qui se prête le mieux à la diffusion des eaux par une canalisation multiple : le cultivateur, l'éleveur peuvent y creuser à peu de frais de véritables réseaux de fossés et de ruisseaux d'irrigation ; il y retient l'eau sans peine, la distribue à son gré, la réserve à l'aide de barrages. Voilà le type des prairies naturelles de l'Ouest et du Nord-Ouest, de la *Basse-Normandie*, du *Maine*, de la *Bretagne*, de la *Vendée*. On connaît ces belles prairies du *Calvados* et de la *Manche*, aux

herbes hautes, vigoureuses, toujours imprégnées de la tiède humidité des brouillards marins.

Mais les croupes montagneuses d'une élévation moyenne portent aussi de gras herbages. Ainsi la région des plateaux du *Limousin* et de la *Marche* compte aussi parmi les plus riches de notre territoire. C'est d'abord le promontoire avancé de la haute France du Centre, regardant vers l'Océan, en recevant la première recrudescence d'averses après que les nuées se sont déjà déchargées une fois sur les prairies des côtes. La mollesse des pentes permet un système de canalisation assez développé. Les croupes bosselées des Vosges ont aussi leurs belles prairies.

Enfin nos provinces montagneuses de l'Est, et celles du Sud-Est qui ne ressentant pas encore l'influence du climat méditerranéen ont leurs pâturages et leurs prairies naturelles dignes de rivaliser avec celles de la Suisse. C'est la Franche-Comté avec ses plateaux et ses vallées verdoyantes, puis les hauteurs moyennes des Alpes de Savoie et du Dauphiné.

Les prairies artificielles. — Les progrès de la culture savante, de l'hydraulique agricole ont déjà transformé en prairies naturelles de vastes étendues de pâturages longtemps réputés médiocres. Mais cela ne suffirait point encore à la nourriture du nombreux bétail qu'élèvent nos campagnes. Le produit des prairies naturelles est complété par celui des prairies artificielles.

Les prairies artificielles sont une véritable culture qui alterne avec celle des céréales et emploie les terres de labour proprement dites. Elles peuvent donc prospérer dans des conditions d'humidité moindres que celles qu'exigent les prairies naturelles. Leur domaine est déjà délimité par cette remarque. La zone des prairies artificielles n'est autre que la zone de production intense des céréales, la France du Nord, du Nord-Ouest et du Centre, Flandre,

Artois, Normandie, Ile-de-France, Maine, Touraine et Perche.

Les plantes qu'on y cultive sont la *luzerne*, le *trèfle* et le *sainfoin*. Leur culture s'est très rapidement développée à mesure que l'on comprenait mieux la nécessité de l'assolement dans les riches terres à céréales. On estime que les prairies artificielles occupent aujourd'hui 2,800,000 hectares environ : et 1 hectare de cette culture donne jusqu'à 37 et 38 quintaux de fourrage en moyenne.

Rappelons ici que bien d'autres plantes contribuent aussi à l'alimentation du bétail, comme la betterave, la fèverole et plusieurs légumes de moindre importance.

Résumé de la production fourragère. — La production fourragère de la France représente une valeur annuelle voisine de 2 milliards de francs, dont la moitié attribuée aux prairies naturelles. C'est une part considérable du revenu national : et elle est destinée à s'accroître encore, car la science agricole, là non plus, n'a pas encore reçu pleine satisfaction.

Déjà de grands sacrifices ont été consentis pour améliorer la condition des parties du territoire que la nature avait le moins favorisées, c'est-à-dire des provinces du Sud et du Sud-Est. La Provence a bénéficié de la construction du *canal de Craponne*, des *canaux de la Durance* et *du Verdon*. Citons encore le *canal de la Neste* et le *canal de Saint-Martory* dans la région de la Haute-Garonne. Depuis quelques années un vaste système de canaux applicable à l'ensemble de la vallée du Rhône est à l'étude; les habitants de cette riche contrée en attendent les plus grands bienfaits et en particulier le moyen d'étendre leurs vignobles et de détruire par une immersion le fléau qui les a ravagés. C'est grand dommage de voir ce fleuve abondant s'échapper inutile ou du moins mal utilisé dans son sillon

solitaire au milieu d'un cortège d'affluents besoigneux ou déchaînés.

Le bétail. — La répartition du nombre et des espèces d'animaux domestiques est réglée par les mêmes lois qui président à la distribution géographique des prairies naturelles, des prairies artificielles et des pâturages. Aux terres riches, au climat doux et égal des provinces maritimes du nord, du Nord-Ouest et de l'Ouest le gros bétail qui a besoin d'une grasse nourriture et de beaucoup d'eau. A cet égard notre pays continue et termine à l'Ouest la zone de plaines du Nord de l'Europe tout entière, riche en bétail, Russie, Allemagne du Nord, Hollande, Belgique ; mais il est, avec la Grande-Bretagne, le plus favorisé, tant à cause de la richesse de son terroir que du voisinage immédiat de l'Océan, réservoir des pluies bienfaisantes, protecteur contre les variations excessives de température.

Une seconde région d'élevage comprend nos provinces de relief du Jura et des Alpes secondaires de Dauphiné et de Savoie. Lorraine et Franche-Comté ont un élevage rappelant, par les procédés employés, celui des plateaux de la haute Allemagne, Bavière, Wurtemberg, pays de Bade. Le Dauphiné et la Savoie peuvent être comparés à la Suisse : ces deux provinces sont moins riches à cause de leur moindre développement en plateaux et en pentes douces. En outre elles sont déjà sous une latitude plus méridionale, plus chaude et moins humide que les pays helvétiques.

Les départements montagneux nourrissent l'âne et le mulet, dont l'alimentation est moins dispendieuse, dont la force de resistance aux intempéries est plus considérable.

Les moutons, de races très diverses, ont besoin d'un climat assez sec et prospèrent dans les maigres pâturages

des terres calcaires, en Champagne par exemple, ou bien encore sur les plateaux de l'Est. Cependant la zone d'acclimatation de ces animaux est étendue. On les élève au centre, dans le Bourbonnais, le Berri, l'Orléanais, et même dans les départements maritimes du Nord-Ouest.

Le cheval, comme le bœuf, est surtout nourri en grand nombre dans les prairies du Nord-Ouest et de l'Ouest.

1° *Les races bovines.* — Si la richesse bovine de la France est concentrée dans ses provinces océaniques, dans ses plaines par excellence, du moins peut-on distinguer plusieurs races dont chacune a des aptitudes particulières. A coup sûr il est impossible aujourd'hui de déterminer le domaine géographique de chaque race ; les races elles-mêmes ne présentent plus la même netteté de caractères originaux qu'autrefois. Jadis, quand la vie provinciale isolait les régions naturelles de notre territoire, et leur conservait un cachet spécial, la faune originelle pouvait se maintenir. Mais du jour où les communications devinrent faciles et fréquentes entre les régions les plus dissemblables de climat et de relief du sol français, les animaux, comme les cultures, se répandirent de proche en proche, de canton en canton; les races se mêlèrent. Cette confusion des types primitifs s'accomplit d'abord en désordre, sans aucune loi; et l'on peut dire qu'il en résulta un sensible dommage pour le développement de notre richesse animale. Puis, peu à peu, l'intérêt, aidé par la science, réagit : on essaya de reconstituer les races, mais seulement les meilleures, les plus propres à assurer un gain régulier. Le fait est particulièrement remarquable pour l'histoire des races bovines. On a rétabli dans leur pureté celles des pays riches en prairies; on a modifié par le croisement celles des régions moins favorisées.

La Flandre, la Normandie et la Bretagne ont seules aujourd'hui leurs races bovines vraiment pures et carac-

térisées. La *race bretonne* est un type connu ; dans cette province bien arrosée, mais où le sol ne vaut pas toujours le climat, on rencontre des animaux de petite taille, de couleur blanche et noire, se contentant d'une ration d'herbes modique, mais rendant un riche produit de lait. Ce ne sont point des bêtes de boucherie, faute de poids.

La *race normande*, nourrie dans les plus gras herbages de France, est de plus forte taille. Elle contribue à l'alimentation et par un lait abondant et estimé et par la viande. Son domaine s'est d'ailleurs beaucoup développé ; c'est la race normande qui, avec quelques mélanges, a peuplé les prairies de l'Ile-de-France.

La *race flamande* offre des qualités analogues ; elle s'est répandue en Artois et en Picardie.

On pourrait citer encore parmi les races originales la *race gasconne*. Mais dans nos campagnes du Sud-Ouest il y a une telle variété de types de plaine ou de montagne, qu'on désigne généralement l'ensemble sous le nom vague de *race garonnaise*.

Partout ailleurs la transformation par croisements appropriés s'opère rapidement. Dans nos régions frontières de l'Est on introduit les meilleurs types d'animaux étrangers. Les *pays ardennais et lorrains* élèvent différentes variétés qui se rapprochent soit des races hollandaises, soit de celles de l'Allemagne du Sud. La *Franche-Comté, la Savoie et le Dauphiné* introduisent avec succès des éléments tirés de la Suisse. Dans nos *provinces du Centre*, le souci d'élever vite et à bon compte des animaux pour la boucherie a fait généralement adopter des croisements avec la *race anglaise de Durham*. On obtient ainsi des animaux dont la charpente osseuse est aussi réduite que possible, au grand avantage du développement des chairs. C'est suivant cette méthode que l'on a modifié les anciennes *races Charolaise et Mancelle*.

La préoccupation d'obtenir des bêtes de trait est devenue secondaire aujourd'hui. Le développement des moyens mécaniques de culture, la préférence accordée au cheval, qui peut rendre des services plus variés que le bœuf, ont causé cette transformation des mœurs agricoles.

Notre richesse en animaux de race bovine s'est beaucoup accrue depuis le commencement du siècle. En prenant la moyenne d'évaluations fort différentes, on peut estimer que la France nourrissait environ 8 millions de ces animaux à la fin du dix-huitième siècle. Il est probable que nous en possédons aujourd'hui à peu près 13 millions dont 11 millions de taureaux, bœufs, vaches, et 2 millions de veaux. Si l'on tient compte des proportions, il est permis de dire que notre pays vient à peu près au même rang que l'Autriche-Hongrie, que l'Allemagne, que la Suisse. Les nations plus riches que nous en bêtes à cornes sont en Europe la Grande-Bretagne, la Belgique, la Hollande et le Danemark; dans ces pays d'élevage par excellence, où la science a secondé la nature, on compte 30, 40 et même 49 animaux de race bovine sur une superficie de 100 hectares. Mais c'est surtout dans le nouveau monde que le développement de ces bestiaux a été prodigieux. Les États-Unis nourrissent 37 millions de bêtes à cornes, la république Argentine tout près de 20 millions. Ces deux zones de l'Amérique offrent en effet à l'élevage d'admirables conditions naturelles en présence desquelles l'ancien monde surpeuplé ne peut soutenir la concurrence.

Malgré tout, les progrès ont été considérables en France : non seulement le nombre des animaux s'est accru, mais en même temps leur poids moyen. Certes nous ne pourrons pas, même au prix des plus savants efforts, arriver à la même richesse que nos voisins d'Angleterre, d'Irlande, de Belgique, de Hollande et de Danemark, puisque nous avons le désavantage à cet égard de compter une

zone importante de pays impropres au développement de l'élevage du gros bétail ; mais nous pouvons gagner beaucoup encore.

2° *Espèces chevaline, mulassière, asine.* — Le cheval est un animal qui s'acclimate assez aisément, ou plutôt dont les races fort nombreuses et variées se rencontrent sous les latitudes, et dans les zones climatériques les plus diverses. Solitudes brûlantes du Sahara, steppes et déserts de l'Asie centrale, pays brumeux et humides de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest, sont également parcourus par ce précieux auxiliaire de l'homme. Il semble donc moins attaché à telle ou telle zone que le bœuf par les conditions de climat et de végétation. En revanche, sauf exceptions de peu d'importance, on peut dire que, son domaine est fixé par la nature du relief. Le cheval est l'animal des plaines ou des contrées médiocrement accidentées. Consultez une carte statistique de la distribution des races chevalines en France, et vous constaterez le fait. Les départements les plus riches en chevaux sont ceux de nos plaines et aussi des plateaux de médiocre altitude de l'Est et du Nord-Est.

Sur cette vaste surface qui représente bien les deux tiers de notre pays, quelques races seulement ont pu se conserver avec pureté. Peut-être eût-il mieux valu pour le cheval, qui est un animal délicat, quoique acclimaté sous les cieux les plus divers, que l'on eût empêché ces mélanges d'espèces trop différentes qui a causé une certaine dégénérescence dans l'ensemble de la population. Mais il faut bien aujourd'hui continuer cette œuvre de croisements, en y mettant plus de méthode. Le progrès est à ce prix et aussi la prospérité d'un grand commerce.

Parmi les races de trait citons au premier rang celle des *percherons*, dont les caractères sont bien nets. Le percheron, élevé dans les départements de l'Eure-et-Loir, de

l'Orne et de la Sarthe, est un animal d'assez haute taille, généralement gris pommelé, très musclé, à la fois vigoureux et agile malgré son aspect massif. On l'emploie donc pour les transports de lourds fardeaux à l'allure d'un trot vif et allongé. Ces qualités le font rechercher des marchands étrangers; les États-Unis en ont acheté un grand nombre sur les marchés du Perche et s'appliquent à en développer la race dans leurs centres d'élevage. Les chevaux *flamands* et *boulonnais*, de plus haute taille que les percherons, sont des bêtes de gros trait prenant malaisément l'allure d'un trot rapide, sauf quelques variétés de la race boulonnaise. La *Bretagne* élève plusieurs types de chevaux d'attelage et de trait, ceux *du Conquet*, qui présentent de grandes qualités de force et de vitesse. La *Franche-Comté* et la *Lorraine* ont beaucoup modifié leurs anciennes races. Les chevaux lorrains, jadis si célèbres, étaient d'assez pauvre apparence, corpulents, courts de jambes, et malgré cela trotteurs infatigables, excellents en pays accidenté comme en plaine; des croisements ont permis d'élever dans cette province une race de selle estimée.

Les efforts des éleveurs sont en effet dirigés, dans l'intérêt de l'armée, vers le développement des races de selle. La *Normandie* qui donne aussi d'excellents animaux de trait rapide et d'attelage, a obtenu, par des croisements avec des pur-sang anglais, d'admirables chevaux de selle, les *anglo-normands*, forts, hauts de jambes, bien découplés. Les *limousins*, recherchés aussi pour le même emploi, se sont transformés par ce procédé de croisement. C'est encore par des emprunts à l'élevage anglais qu'on a fait de nos *tarbésans* et de quelques autres types du pays basque les énergiques chevaux de la cavalerie légère.

Nos provinces du Midi n'ont que des chevaux de petite taille, *landais*, *corses*, *de la Camargue*, dont la force de

résistance à la fatigue est remarquable, que leur sobriété fait apprécier. Mais leur emploi est nécessairement restreint; ils n'ont ni assez de vitesse pour la selle ni assez de force pour le trait. On ne les recherche que pour l'attelage de luxe.

Le nombre des chevaux s'est notablement accru en France depuis un siècle. Leur substitution comme bêtes de gros trait aux bœufs, à mesure que les routes s'amélioraient et se multipliaient, l'accroissement des effectifs de cavalerie, d'artillerie, des équipages du train, dans les armées contemporaines, le développement du luxe, ont également contribué à augmenter notre richesse chevaline. On estime que le nombre de ces animaux n'atteignait pas tout à fait 2 millions au commencement de notre siècle. En 1870 il était d'environ 3,300,000; on peut l'évaluer aujourd'hui à un peu plus de 3 millions. La perte de l'Alsace-Lorraine a diminué notre effectif de près de 400,000 chevaux.

D'une manière absolue nous nous plaçons en Europe au second rang après la Russie, qui compte 16 millions de chevaux et développe rapidement cette richesse dans des conditions naturelles supérieures à celles des autres États de notre continent. L'Autriche-Hongrie, à cause de la Hongrie, nous est peut-être légèrement supérieure; l'Allemagne est notre égale.

En outre, grâce aux améliorations de toutes sortes apportées à l'élevage, la valeur marchande de nos races de chevaux a beaucoup gagné. La répartition de cette importante richesse est la suivante : les départements les plus riches sont ceux de la Normandie, de la Bretagne et de la Flandre, le Finistère, la Seine-Inférieure, les Côtes-du-Nord et le Calvados, la Mayenne. A l'est la Meuse forme une curieuse exception et est aussi riche que la Manche. On devine que les régions les plus pauvres sont

celles des Alpes, de leurs ramifications et du massif central.

Anes et mulets. — L'âne, animal qui se contente de peu de nourriture, mais en revanche ne peut porter que de médiocres fardeaux, est répandu dans tous les départements sans exception : il est employé par les pauvres gens qui ne pourraient subvenir à l'alimentation d'un cheval et n'ont besoin pour leurs transports que d'un secours peu important.

Les ânes sont surtout en grand nombre dans les départements du Midi, du Sud-Ouest et du Centre. A l'Ouest et au Nord-Ouest, où l'on obtient des chevaux élevés à bon compte, où les herbages sont abondants, on emploie peu cet animal. La meilleure *race* d'ânes est celle du *Poitou*, pays de grand élevage des mulets : la *race gasconne* est aussi assez estimée. Le nombre des ânes est fort restreint en France; il est d'à peu près 400,000.

Les pays producteurs de mulets sont nos provinces du Sud-Ouest, le Poitou, qui en élève d'excellents, la Guyenne et la Gascogne, le Périgord. Cet animal sobre et dur à la fatigue est aussi commun dans la Provence et dans le Languedoc. La France en possède environ 300,000 et en exporte chaque année 15 à 20,000.

3° *Moutons, chèvres, porcs.* — La distribution géographique des moutons sur notre sol est une des plus nettes et des plus rigoureuses. Il faut en effet à cet animal des conditions très particulières de climat et même de relief. Le mouton, dont nous possédons d'ailleurs des races diverses, veut en général un climat assez sec. De son domaine d'acclimatation on doit donc d'abord exclure nos départements de l'ouest et du Nord-Ouest, trop voisins de la mer et exposés tant aux grandes ondées qu'aux épais brouillards. Les plaines du Nord et du Centre lui offrent déjà des con-

ditions favorables : il en est de même des plateaux de l'Est. Le Midi en nourrirait un plus grand nombre s'il ne renfermait une surface si considérable de pays montagneux d'une altitude excessive ou d'une pente trop rapide; les plateaux conviennent mieux en effet aux moutons que les contrées vraiment escarpées.

Les provinces où l'on élève les plus nombreux troupeaux sont la Flandre, la Picardie et la Champagne. Vient ensuite la région de la Loire moyenne, Bourbonnais, Berri et Poitou, puis les vallées de l'Auvergne, les plateaux de la Marche et du Limousin. Dans la zone garonnaise, le Périgord, les causses du Quercy et du Rouergue, les maigres pâturages des Landes ont aussi une certaine richesse ovine. Au sud-est c'est le bas Languedoc qui a les plus beaux troupeaux. Une carte statistique de la distribution des moutons en France est très frappante et fait ressortir les causes physiques de cette répartition; les départements les plus favorisés y dessinent une longue bande orientée du nord au sud et se maintenant à distance de la Manche et de l'océan Atlantique.

Au reste les races qui composent nos troupeaux sont nombreuses; elles ont subi, par croisement, d'importantes modifications tendant à améliorer à la fois la qualité des laines et celle des chairs. Depuis plus d'un siècle, depuis le règne de Louis XVI, cette œuvre s'est poursuivie avec un remarquable esprit de suite. Il est fort difficile de reconnaître aujourd'hui nos anciennes races provinciales; les noms usités encore pour indiquer les différences désignent plutôt des conditions topographiques que des caractères spécifiques d'animaux. On a surtout emprunté aux races *mérinos* d'Espagne, *dishley* et *south-downs* d'Angleterre. Parmi les *races* françaises plus ou moins modifiées, il faut citer celles *de Flandre*, à la haute taille et à la laine médiocre, *des bruyères*, élevée en Bretagne,

caractérisée par sa toison noire. La *race des causses*, surtout la variété de Larzac, a la réputation d'être bonne laitière.

L'élevage du mouton est en décroissance chez nous; et l'on a remarqué, comme indice significatif, que les départements dont la richesse ovine se maintenait le mieux étaient précisément ceux qui, à tous autres égards, restaient pauvres ou s'appauvrissaient. La cause de cette décroissance n'est pas seulement le démembrement des grandes propriétés d'autrefois dans lesquelles d'immenses troupeaux pouvaient se déplacer et s'élever à peu de frais. En effet des États, comme l'Angleterre et l'Allemagne, où le régime de la propriété n'a pas été aussi complètement modifié qu'en France, voient aussi diminuer leurs troupeaux. Il faut chercher la raison de cette diminution dans le prodigieux développement des races ovines aux États-Unis d'Amérique, en Australie et dans la république Argentine. Le commerce et l'industrie, de l'Europe y vont chercher leurs laines : dès lors un des deux motifs de l'élevage du mouton devient moins pressant. Reste l'élevage en vue de l'alimentation ; or la concurrence étrangère, celle de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie plus favorisées que nous pour le développement de cette richesse secondaire, a fait tort à nos producteurs nationaux. Mais fort heureusement nous empruntons de plus en plus au marché algérien.

La France élevait en 1866, plus de 30 millions de moutons ; le total des troupeaux n'est plus aujourd'hui que de 21 millions. En 1852, on en avait compté plus de 33 millions. La diminution a été aussi rapide dans les Iles-Britanniques et en Allemagne que chez nous, plus rapide en Autriche-Hongrie. Comment l'Europe pourrait-elle lutter contre des pays d'élevage à la fois intense et rudimentaire comme la république Argentine et l'Australie, dont chacune

possède 80 millions de bêtes ovines, contre les États-Unis qui en ont 60 et pourtant n'étaient que nos égaux vers 1870.

Ajoutons que les animaux élevés pour la boucherie, quoique de moins en moins nombreux, gagnent en valeur marchande par des croisements et des méthodes perfectionnées d'élevage. La qualité et le poids ont en partie compensé la perte du nombre. Mais il en est de même chez nos voisins ; aussi aurons-nous à constater de ce chef, malgré l'imposition de droits protecteurs, une importation très considérable.

La *chèvre* n'est pas entrée dans l'alimentation des Français comme dans celle des peuples du Levant. Elle y contribue par son lait, consommé frais ou sous forme de fromages, bien plus que par sa chair. C'est l'animal des pays montagneux et pauvres; on le rencontre donc en grand nombre dans nos âpres départements du Sud-Est, dans la région cévenole, alpestre, et en Corse. Les provinces voisines des Pyrénées en élèvent aussi beaucoup. Dans le reste de la France cet élevage n'a pris une certaine importance qu'auprès des grandes villes où l'on consomme beaucoup de lait de chèvre. Enfin le pauvre cultivateur a presque partout quelques chèvres pour son alimentation à bon compte, comme son âne pour transporter les fardeaux.

Les départements les plus riches de cette richesse relative sont la Corse et l'Ardèche ; on compte en Corse plus de 200,000 chèvres sur le total des 1,700,000 que nous possédons. Les pays d'Europe qui ont des troupeaux de chèvres plus nombreux que les nôtres sont les péninsules montagneuses de la Méditerranée, la péninsule des Balkans en particulier. Dans le reste du monde c'est l'Inde qui tient le premier rang.

Les *porcs* sont élevés partout où la vie agricole est dé-

veloppée en France. Il n'y a donc point, à proprement parler, de distribution géographique des races porcines ; on ne peut guère citer qu'une condition purement négative et remarquer que nos contrées montagneuses sont presque absolument privées de cette ressource. Encore la remarque est-elle peu valable pour un animal élevé à l'étable. En somme le porc rencontre des conditions suffisantes dans tout pays de culture un peu large ; le voisinage de forêts de chênes favorise en outre son élevage. C'est donc une richesse qui vient s'ajouter à d'autres dans l'ensemble de la vie agricole. Aussi trouve-t-on les porcs en grand nombre dans les fermes de Normandie, de Bretagne, du Maine, de la Touraine, de l'Anjou, du Poitou, du Périgord ; la Bourgogne et la Lorraine en nourrissent aussi beaucoup. La France se suffit à peu près pour la consommation du porc avec ses 6 millions d'animaux. L'élevage méthodique des États-Unis d'Amérique a failli fermer à nos cultivateurs le marché national ; mais des droits protecteurs semblent avoir rétabli l'équilibre.

Les *volailles* sont aussi une richesse répandue sur presque toute la surface du territoire; leur élevage est surtout prospère et lucratif, il est vrai, dans les zones de culture intense des céréales. Au reste le nombre des races de volailles est très considérable, et les méthodes d'élevage ont été rapidement perfectionnées comme ces races elles-mêmes. On cite surtout les *houdan* (Seine-et-Oise), et les *crève-cœur* (Oise). Les pays les plus riches en volailles sont la Flandre, l'Artois, la Picardie, la Normandie et l'Ile-de-France, à l'ouest le Poitou et la Saintonge, au sud-ouest le Périgord est une partie de la Guyenne, à l'est la Bourgogne et la Bresse. Le voisinage des grandes villes fut une cause de développement de l'élevage des volailles jusqu'au jour où les moyens de communication devinrent assez faciles pour permettre l'alimentation d'un

pays par un autre à grande distance. Le nombre de nos volailles, très diversement apprécié, doit être voisin de 60 millions de bêtes, poules, oies, dindes, canards et pigeons.

Les abeilles. — La production du miel et de la cire par les abeilles, production d'une valeur annuelle d'environ 20 millions de francs, est partagée entre toutes les régions riches en prairies et en pâturages dont les fleurs nourrissent ces animaux. Les ruches sont également nombreuses dans les contrées plates ou peu accidentées comme la Bretagne, la Normandie, la Brie et le Gâtinais, dans les zones montagneuses du massif central, dans les pays alpestres du Dauphiné et de la Savoie, dans les Vosges. L'abeille trouve des conditions favorables dans les contrées les plus diverses ; mais les qualités des miels français sont très différentes. On a surtout fait une réputation à ceux de *Narbonne* ou de Languedoc, de Gâtinais et de Bretagne.

Les vers à soie. — Les vers à soie sont au contraire strictement renfermés dans la zone végétale où prospère le mûrier blanc. Nous en avons indiqué les limites. Cet animal est donc élevé surtout dans les départements de notre France méditerranéenne, dans le Vaucluse, le Gard, la Drôme, l'Ardèche et l'Isère. La Provence et la Guyenne en nourrissent aussi un certain nombre. Ces pays produisaient plus de 20 millions de kilogrammes de cocons avant qu'une terrible maladie n'eût ravagé cette précieuse population de vers. Mais le mal a été enrayé grâce aux études de notre illustre Pasteur : et déjà on peut espérer que cetfe industrie agricole retrouvera son ancienne prospérité. Les magnaneries ne donnent néanmoins, depuis quelques années, qu'un produit moyen de 8 millions de kilogrammes de cocons.

On sait que la culture des mûriers et par suite l'élevage des vers à soie furent introduits en France dès le quatorzième siècle, puis rapidement développés grâce aux encouragements de plusieurs princes, surtout de Louis XI et de Henri IV.

La chasse et la pêche. — La faune sauvage fournit aussi un important contingent à l'alimentation publique.

A vrai dire, le tribut apporté par la *chasse* n'est point très considérable si on le compare aux produits de l'élevage et même à ceux de la pêche. C'est un fait triste à constater si l'on considère que plusieurs pays voisins, l'Allemagne en particulier, ont su mieux exploiter que nous cette richesse naturelle. Mais les législateurs ont plus souvent visé chez nous à réglementer un plaisir qu'à tirer le meilleur parti d'une ressource précieuse. Notre sol peut nourrir beaucoup plus de gibier ; et il y a des lois certaines et scientifiques du développement de cette richesse tout comme des autres. Le jour où on l'aura compris nous ne serons plus tributaires des pays voisins. Sangliers, chevreuils, lièvres, lapins, faisans, perdrix sont pourtant encore assez nombreux dans nos forêts et nos plaines. Enfin les animaux migrateurs, canards sauvages, cailles, bécassines, etc... forment un appoint important du produit de la chasse. Les animaux tués à la chasse représentent, sans compter les profits autres que la nourriture, peaux, plumes, poils, etc..., une valeur qu'on estime à 40 millions de francs environ.

La pêche, surtout la pêche maritime, contribue pour une part de plus en plus forte à l'alimentation des Français. Dans notre pays baigné par trois mers il n'est pas de région qui, grâce aux transports rapides par voies ferrées, ne puisse recevoir sa provision de poissons de mer quelques heures après leur pêche : autrefois nos provinces

maritimes usaient seules largement de cette ressource. Nous n'avons à nous occuper ici que de l'exploitation par nos pêcheurs des parages immédiatement voisins de la France, de la pêche côtière, la seule qui fasse valoir des richesses vraiment nationales et puisse être assimilée à la culture terrestre, les autres sont œuvres d'industrie et de commerce.

Dans nos eaux marines on prend le *hareng*, la *sardine*, le *maquereau*, la *sole ;* sur la côte même et dans des parcs ou viviers les pêcheurs recueillent les huîtres, les coquillages de toutes sortes, les moules, les homards et langoustes, les crevettes. On estime que cette pêche occupe près de 150,000 personnes, hommes, femmes et enfants sur nos côtes. Les équipages des 23,000 bateaux employés à la pêche côtière forment un total de près de 75,000 hommes et représentent une jauge de 105,000 tonneaux. Les armements se font surtout sur les côtes de Normandie et de Bretagne ; les centres les plus importants pour la pêche du maquereau et du hareng sont Boulogne, Fécamp et Quimper. La sardine est pêchée en grande partie sur le littoral breton.

L'élevage des huîtres à *Courseulles*, *Marennes* et *Arcachon* est encore une source de bénéfices pour nos populations maritimes.

Les statistiques ne distinguent pas toujours assez nettement les produits de la pêche au long cours et de la pêche côtière pour que l'on puisse estimer la valeur du poisson pris dans nos eaux territoriales ou dans leur voisinage. La pêche côtière est en progrès marqué ; elle représente une bonne part des 90 ou 100 millions de francs que rapporte la vente du poisson sur nos marchés.

La *pêche en eau douce*, soit dans des fleuves et rivières, soit dans des lacs et des étangs comme ceux de la *Sologne* et des *Dombes*, produit beaucoup moins que la pêche

maritime, même restreinte au voisinage immédiat des côtes. Elle fournit des brochets, des saumons, des truites, des carpes, des anguilles, perches, goujons, etc...

Depuis plusieurs années des observations exactes ont révélé que l'abus des procédés trop rapides de pêche et d'engins trop perfectionnés dépeuplent nos côtes et nos rivières. On a réprimé les abus de pêcheurs avides et imprudents qui se ruineraient vite si l'on n'y prenait garde. Nos établissements de pisciculture ont aussi amélioré l'aménagement de nos eaux et repeuplé des rivières menacées d'une ruine complète.

Résumé. — Si le géographe veut se rendre compte de l'état actuel de la production agricole dans notre pays et saisir le rapport qui existe entre ces nombreuses richesses et la condition naturelle de notre sol, il arrivera aisément aux conclusions suivantes :

1° Plus de la moitié de l'étendue de la France est consacrée aux cultures de céréales, de plantes alimentaires ou industrielles, et de fourrages. L'emploi le plus fructueux du sol est ensuite la culture de la vigne, richesse fort diminuée par le phylloxéra. Les autres exploitations agricoles sont loin d'avoir la même importance.

2° La France possède de nombreux bestiaux nourris surtout dans les plaines et pays peu accidentés, au nord, au centre et à l'est, à l'ouest et au sud-ouest.

3° La mer contribue à nourrir nos contrées du nord-ouest et de l'ouest et y suscite la grande industrie de la pêche.

Il est aisé, à l'aide de ces remarques sommaires, de déterminer un certain nombre de *régions agricoles naturelles*, de les classer enfin par ordre de richesse.

Déjà la géologie, l'étude de l'orographie, du climat, du régime hydrographique, des conditions naturelles de

flore et de faune nous révélaient un contraste entre la France plate du nord-ouest, la France montagneuse du sud-est. Les constatations agricoles ne sont qu'une conséquence directe de cet état; l'industrie humaine a tiré un parti plus ou moins habile de ces ressources brutes mises à sa disposition, mais elle a dû se plier aux lois de la géographie. D'une part, dans la plaine et sur les plateaux moyens que limitent les Vosges, le Jura, le massif central, un sol en moyenne gras et riche donne les céréales, la meilleure partie de notre revenu national, se couvre de belles prairies propres à l'élevage, possède nombre de précieux arbres fruitiers et même est propice en général à la viticulture. Les produits de la mer complètent ce merveilleux ensemble. D'autre part la France méditerranéenne, plus petite de beaucoup, il est vrai, a des terres plus âpres, un ciel moins généreux en pluies, bref une surface cultivable assez restreinte. Sa principale ressource, la vigne, a été bien réduite ; et ce n'est point l'ensemble des autres cultures, olivier, mûrier, arbres fruitiers, qui peut contribuer à la mettre au même rang que la France atlantique.

La disproportion qui existait déjà, du fait de la nature, s'est accentuée encore à la suite des revers de la viticulture. Aussi est-il question, dans une pensée de justice et de charité patriotiques, d'améliorer encore la condition de nos peuples du sud-est, en particulier d'y développer la canalisation agricole qui y est insuffisante. Nos provinces qu'arrosent la Seine, la Loire et la Garonne ont de grands avantages sur les pays d'Europe occidentale et centrale qui les avoisinent, des terres à blé meilleures ou plus étendues que celles de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne, la vigne, que n'ont pas, en quantité appréciable, les régions limitrophes. Au contraire, les départements baignés par la Méditerranée et arrosés par le Rhône et

ses affluents (Saône exceptée) sont dans un état d'infériorité vis-à-vis de l'Italie ou de l'Espagne pour certaines cultures importantes comme l'olivier, l'oranger, le citronnier. Mais cette considération a, fort heureusement, perdu sa justesse depuis que l'Algérie et la Tunisie ouvrent à nos Français du sud-est de larges espaces qui leur font défaut et de merveilleuses perspectives de développement agricole. Avec ces nouvelles Provences, ces nouveaux Languedocs, l'équilibre est rétabli entre la France atlantique et la France méditéranéenne.

Dans l'état actuel, l'Algérie et la Tunisie se trouvant encore loin de leur plein développement agricole, on peut dire encore que la zone de notre pays où l'agriculture donne les plus grands profits est celle du nord, du centre et du nord-ouest. Nous verrons, après avoir étudié l'industrie et le commerce de la France, comment l'agriculture contribue à marquer non seulement chaque région, mais aussi chaque province d'un caractère particulier.

DEUXIÈME SECTION

L'INDUSTRIE.

Conditions naturelles de l'industrie. — La condition de l'industrie dans un État dépend de bien des causes : de la richesse de ce pays en matières premières, comme la houille, les métaux, les bois, les substances alimentaires, puis de l'aptitude, de l'état d'esprit, de l'état économique et social du peuple occupé de leur exploitation. A coup sûr la France, si riche par l'agriculture, n'est point au nombre des régions du globe les plus favorisées par l'abondance des matières premières, produits minéraux et autres. Mais elle serait encore capable de se suffire largement si, au cours de son histoire moderne et contemporaine, l'on n'avait perdu beaucoup de temps à chercher théoriquement le meilleur mode idéal d'exploitation, au lieu de s'en tenir à la bonne et saine pratique. Nous avons plusieurs fois changé de régime industriel et commercial ; et cette double instabilité des pratiques et des théories nous a fait perdre bien des avantages. Dans ce siècle, en particulier, n'avons-nous pas trop tardé à employer pour les divers modes de fabrication un outillage de plus en plus perfectionné ? Il est vrai que l'on trouvait dans nos livres les plus éloquents développements pour ou contre le libre-échange.

L'histoire des bateliers ignorants et sauvages qui vou-

laient tuer l'inventeur de la première barque à vapeur et détruire son œuvre ne se renouvelle encore aujourd'hui que trop souvent. On complique chez nous la question industrielle et commerciale de considérations sociales et politiques. Au lieu d'expliquer à l'ouvrier que le temps des armées de travailleurs dépourvus de tout autre mérite que la force de leurs bras est passé, qu'avec des machines plus puissantes et plus délicates l'homme de peine devient inutile ou moins nécessaire, mais que par cela même le rôle de l'artisan s'élève et doit profiter en dignité de la diminution du nombre au profit de l'intelligence, on lui enseigne trop souvent que le travail, même brutal et rudimentaire, est un droit absolu. Fort heureusement, les vrais amis de notre industrie et des classes ouvrières développent à grands frais l'instruction technique ; l'État encourage vivement ces efforts qui nous donneront sans doute bientôt le moyen de lutter contre nos rivaux et de regagner le terrain perdu.

Et pourtant nous avons des ingénieurs dont le concours est avidement recherché par les pays étrangers, des hommes auxquels ne manquent ni l'habileté ni l'esprit inventif. Nos meilleurs ouvriers sont l'objet de tentatives d'embauchage de la part des industriels des nations rivales. Et si parfois on reproche à nos objets industriels leur prix de vente élevé, on n'en conteste jamais la valeur ni la consciencieuse perfection. Aussi, quand nos ouvriers et nos patrons d'industrie auront tous compris qu'ils sont solidaires les uns des autres et responsables au même titre de la prospérité de la patrie, nous verrons passer les jours d'épreuve.

Classification des industries. — L'industrie est une forme de l'activité humaine beaucoup moins fatale, moins rigoureusement localisée dans une région que l'agricul-

ture. Son étude tient donc moins intimement à la géographie que celle des phénomènes de la richesse végétale. Toutefois elle permet encore de constater un rapport réel entre la terre et l'homme; et elle rentre, quoique moins rigoureusement, dans le domaine de la géographie économique.

On divise généralement en trois groupes les industries dont la géographie explique la naissance et le développement :

1° Industries tenant à l'exploitation minérale ;

2° Industries préparatoires ;

3° Industries servant à l'alimentation ;

4° Industries du vêtement ou textiles ;

5° Industries du transport ;

6° Industries servant au logement ou à l'ameublement ;

7° Industries donnant satisfaction aux besoins intellectuels.

Le plus souvent les industries qui dépendent de l'exploitation minérale sont divisées en deux groupes :

1° Industries extractives ;

2° Industries préparatoires.

Dans le premier groupe on place celles qui livrent à l'homme les matières minérales sous forme brute ; dans la seconde sont rangées celles qui permettent à l'homme, par l'emploi de machines, et d'opérations chimiques, de transformer les matières premières au mieux de son intérêt.

Cette répartition des formes de l'activité industrielle est très remarquable et profondément philosophique si l'on prend l'homme comme principal sinon comme seul auteur des œuvres de l'industrie. Mais la géographie a un autre dessein que l'économie politique. Elle doit toujours indiquer le lien qui attache l'homme à la terre, la part que prennent les phénomènes naturels à la direction de

son activité intelligente ; dès lors c'est la terre qui devient l'objet principal et comme le centre des observations du géographe, et non plus l'homme avec ses besoins intellectuels ou matériels. Nous ne devons donc pas admettre l'ancienne division sous peine de perdre de vue la fin véritable d'une étude géographique. Il nous semble, malgré l'inconvénient de quelques répétitions, que le plan le plus capable de montrer à chaque moment les rapports de l'homme avec la terre, du Français avec son sol natal, est le suivant :

1° Industries dérivées du règne minéral ;

2° Industries dérivées du règne végétal ;

3° Industries dérivées du règne animal.

Certes, cet ordre n'est, pas plus que le précédent, d'une parfaite rigueur : en effet il est des industries qui emploient des matières empruntées aux trois règnes ou à deux d'entre eux. Mais en somme on se tient ainsi plus près de la classification des sciences naturelles avec lesquelles la géographie est si étroitement apparentée. Au reste la classification usitée dans les ouvrages d'économie politique peut être adoptée en sous-ordre dans chacun des chapitres consacrés au règne minéral, au règne végétal et au règne animal. De la sorte on fera ressortir à la fois l'action de la nature sur l'homme et de l'homme sur la nature.

CHAPITRE PREMIER

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE MINÉRAL.

Les industries dérivées du règne minéral peuvent être divisées en deux classes. Dans la première on place celles qui consistent seulement en un travail assez rudimentaire d'extraction ; la seconde celles qui mettent en œuvre d'une manière plus ou moins savante et perfectionnée les matériaux extraits. On saisit aisément les différences géographiques qui séparent ces deux classes d'industries. Les unes, extractives, ont fatalement leur place assignée par la nature, sont attachées au sol comme les cultures ; les autres se développent souvent loin du centre de production des matières premières, la plupart du temps à portée des grands marchés maritimes, afin de s'approvisionner chez l'étranger de matériaux que le sol français fournit en trop petite quantité ou à des prix trop élevés. Dans ce second cas c'est le commerce qui agit sur l'industrie plutôt que l'industrie sur le commerce ; ou, pour mieux dire, l'industrie n'existe sur le sol national que d'une manière factice, en s'alimentant des produits de l'étranger. Elle devient une pure manifestation de l'activité humaine en dehors de toute influence de la terre ; et son étude détaillée n'est plus exclusivement du ressort de la géographie.

§ I. — Extraction des matières minérales ; condition naturelle du sol et du sous-sol français.

La houille. — Les ressources minérales que la nature a données à notre pays ne sont pas très considérables. Ce n'est pas que le sous-sol français soit dépourvu de minerais ; mais notre pauvreté en combustible minéral ne nous permet pas de lutter aisément contre nos voisins, Anglais, Belges, Allemands ; et si notre sous-sol est riche en fer, les autres métaux qui, seuls, ont une grande valeur en métallurgie, puisque le fer est commun, y sont, par contre, assez rares.

Les mines de houille occupent en France une surface de 5,600 kilomètres carrés environ répartie entre 635 concessions; mais on doit remarquer que la moitié seulement des concessionnaires se livrent à l'exploitation régulière et permanente. Combien ce domaine exploitable est restreint si on le compare aux énormes gisements de l'empire chinois et des États-Unis d'Amérique, pays auprès desquels la Grande-Bretagne est pauvre en combustible ! En outre, nos mines de houille, peu nombreuses et d'un contenu médiocre, sont souvent d'une exploitation difficile. Une tonne de charbon de terre tirée d'Allemagne revient à 6 francs environ ; elle coûte le double à la sortie de plus d'une mine de notre pays.

Nous n'avons pas à rapporter ici l'histoire de la formation des houillères ; c'est l'office du géologue et non celui du géographe. Rappelons seulement que les houilles extraites des gisements de notre pays appartiennent en majeure partie à la catégorie des houilles grasses caractérisées par leur combustion avec longues flammes. Enfin on y recueille l'*anthracite* et des *lignites* ; les poussières, recueillies et agglomérées, sont débitées sous forme de briquettes.

Nos deux principaux groupes de houillères sont ceux du nord et du centre ; les exploitations de l'est et de l'ouest sont beaucoup moins importantes.

Les plus riches *bassins* sont ceux du **nord** ou de *Valenciennes*, extrémité de la longue et épaisse couche houillère qui se développe dans les vallées de la Sambre et de l'Escaut. Toutefois les diverses bandes de houille qui composent le volume exploitable de cette région sont loin de présenter une forme régulière ; elles ont été plissées par les mouvements du sol au cours des âges géologiques. De plus, circonstance désavantageuse pour les exploitations françaises, le terrain houiller que l'on rencontre à une faible profondeur sur la frontière franco-belge s'enfonce graduellement vers l'ouest, dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais ; ainsi les puits d'Anzin et de Somain ne sont qu'à une profondeur moyenne de 150 mètres, beaucoup plus bas vers Fléchinelle et Hardinghem.

Aussi les mines voisines de la Belgique, celles du groupe d'Anzin, puis celles de Denain, Somain et Aniche sont-elles restées les plus productives parmi celles des 40 groupes de puits que se partagent environ 25 sociétés. Sur 20 millions de tonnes que livre annuellement le sol français, plus de 9 millions proviennent des houillères du Nord et la Pas-de-Calais. Les mines les plus connues de cette région sont celles d'Anzin, d'Aniche, de Lens, de l'Escarpelle.

Il y a plus de 150 ans (en 1731) que les premiers travaux pour l'extraction de la houille furent entrepris en Flandre, à Anzin. Les puits des régions de Douai, de Denain et d'Aniche ne furent creusés que dans la première moitié du dix-neuvième siècle ; les exploitations du Pas-de-Calais ne datent guère que d'une trentaine d'années.

L'ensemble des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais représente une superficie exploitable d'environ

1,100 kilomètres carrés. Cette zone est bien située pour fournir de combustible les régions les plus peuplées et les plus prospères de la France, proche de la mer pour exporter ses produits, bien munie de canaux pour les expédier dans nos provinces du nord et du centre. Malheureusement ces houillères, si riches et si bien placées qu'elles soient, sont encore dans une condition inférieure à celle des mines similaires d'Angleterre, de Belgique et d'Allemagne : ce voisinage leur fait tort sur le marché français, et leur ferme tout débouché à l'extérieur.

Après les *bassins* houillers de la Flandre et de l'Artois, les plus favorisés sont ceux qui forment le groupe du **centre.** Sous ce nom on comprend toutes les exploitations de couches houillères situées soit à l'intérieur du massif central, soit sur sa bordure.

Le *bassin de la Loire* est sans contredit le plus important de cette grande région. Il se développe entre Firminy et Givors sur une superficie d'à peu près 200 kilomètres carrés où sont accumulées des masses de houille représentant plus de 600 millions de tonnes ; encore faut-il dire que l'exploration scientifique de toutes les couches n'est pas achevée. Les couches que l'on pourra exploiter dans de bonnes conditions moyennes sont au nombre de 30 ; et quelques-unes ont une épaisseur voisine de 10 mètres ; la grande couche en mesure même 12.

Mais, si les gisements du bassin de la Loire sont riches, ils sont situés à une profondeur considérable qui rend l'extraction sensiblement plus coûteuse que dans le Nord. La tonne de houille tirée de la mine revient dans le groupe d'Anzin à 10 francs, à 15 dans celui de Saint-Étienne. Néanmoins le bassin de la Loire fournit un contingent de 2 millions et demi à 3 millions de tonnes par an à la consommation française. C'est que pour alimenter la région du sud-est il a déjà beaucoup moins à craindre

de la concurrence étrangère que nos houillères du Nord ; et les États voisins de la France au midi sont pauvres en combustible minéral.

Le département de la Loire est la région de notre territoire où l'on cite le plus ancien exemple de l'usage de la houille. Au quatorzième siècle on y employait déjà cette matière pour le chauffage domestique.

C'est encore à la zone du massif central qu'appartient le bassin houiller le plus riche après celui de la Loire, le *bassin d'Alais*. Il se développe à la base des roches cristallines des Cévennes. On y distingue deux grandes exploitations, celle de la *Grand'Combe* et celle de *Bessèges*, donnant ensemble un produit annuel de 1,800,000 tonnes, et quelques puits beaucoup moins riches. Le bassin d'Alais fournit à la consommation une moyenne de 2 millions de tonnes. Ses houilles et ses agglomérés alimentent l'industrie du sud-est de la France et en particulier celle de la navigation à vapeur.

Autour du bastion septentrional du grand massif, autour des monts du monts du Morvan, se groupent les *bassins du Creusot*, de *Blanzy* et d'*Épinac*. La couche de houille exploitée au Creusot a été presque complètement redressée suivant la perpendiculaire par les plissements de terrain de sorte que l'extraction s'y fait simultanément à des profondeurs très différentes et comme par étages. Aux centres d'exploitation du Creusot, de Blanzy et d'Épinac il faut joindre, dans la région du Morvan, ceux de *Décize*, de *Montchanin* et de *Montceau-les-Mines*. La production totale de cette région est d'environ 1 million et demi de tonnes ; les houilles du Morvan sont employées par l'industrie du Nivernais, de la Bourgogne et de la Franche-Comté.

Au nord du massif central, dans le Bourbonnais et la Marche, on trouve une assez nombreuse série d'exploita-

tions dont les plus considérables sont celles de *Commentry* et d'*Ahun*. La couche de houille de Commentry, dans l'Allier, est une des plus remarquables de France par la régularité de son développement horizontal ; elle livre plus d'un million de tonnes de combustible par an. Le produit des puits d'Ahun est d'environ 150,000 tonnes. Grâce à des conditions favorables d'extraction, les houillères de Commentry fournissent le combustible aux provinces de la moyenne Loire et disputent même aux charbons du Nord et du Pas-de-Calais les marchés de l'Ile-de-France. Les pays de la basse-Loire sont en grande partie alimentés de houille par la Grande-Bretagne, en partie par les mines françaises de la Vendée.

Le dernier groupe de grandes exploitations houillères de la zone du massif central s'est formé au sud-ouest dans le département de l'Aveyron. Il est connu sous la dénomination générale de *bassin d'Aubin*, ainsi appelé de la ville autour de laquelle ont été creusés les puits les plus nombreux,

Leur produit est voisin d'une valeur de 700,000 tonnes. Avec les houilles tirées des galeries de *Decazeville*, de *Cransac* et de *Carmaux* on dépasse le chiffre de 1,200,000 tonnes. Mais une série de grèves a désorganisé pour longtemps l'industrie extractive de cette région.

Beaucoup moins riches sont les couches enchâssées au cœur même du massif central, et dont les principes, celles des *bassins de Brassac* et de *Saint-Éloy* donnent près de 400,000 tonnes. Le premier de ces bassins est situé dans le voisinage de Brioude ; le second est le plus important d'un groupe d'exploitations qui se partagent les régions de la Sioule et de la haute Dordogne.

Enfin au sud-est, dans le département de l'Hérault, sur le flanc des Garrigues, le *bassin de Graissessac* comprend un grand nombre de couches assez riches dont l'exploi-

tation annuelle fournit 300,000 tonnes de combustible.

Après le nord, c'est donc le massif central qui, sur sa bordure ou dans ses dépressions, recèle nos plus grandes richesses houillères. C'est là, en effet, que les plissements et les torsions des couches géologiques ont mis à jour sur la plus vaste surface des fragments de l'étage carbonifère : ces couches se présentent suivant des modes variés et en général dans les conditions médiocrement favorables à l'exploitation. Au reste, l'exploration géologique des riches combustibles du massif central ne doit pas être considérée comme achevée ; et s'il est des couches houillères non exploitées parmi celles que les sondages ont révélées, il est probable que de nouvelles recherches poussées avec minutie et méthode donneront encore aux mineurs d'autres ressources.

Trois autres régions donnent aussi, mais en quantité beaucoup moindre, du combustible minéral.

Au commencement de ce siècle la France possédait à l'**est** les belles *houillères de la Sarre* que les traités de 1815 et de 1871 ont fait passer aux mains de la Prusse. C'est aujourd'hui une des causes de richesse de cet État voisin. Plus d'un industriel, plus d'un ingénieur s'est livré à des recherches pour découvrir des dépôts houillers dans la région de la Lorraine qui est restée française, mais sans succès jusqu'ici. Il ne nous reste, pour faire concurrence aux houilles de la Sarre, que le *bassin de Ronchamp*, dans la Haute-Saône. Il est inutile d'insister sur la médiocrité des rares couches qui sont exploitées dans le département des Vosges.

Les houillères de Ronchamp ne fournissent guère qu'un produit annuel de 800,000 tonnes.

Si les grès vosgiens contiennent peu de lambeaux houillers, la zone des terrains primitifs de Vendée et de Bretagne est encore plus dépourvue. Leur contingent dans la pro-

duction nationale ne représente que 200,000 tonnes environ, dont la moitié provient du *bassin du Maine*, développé dans les deux départements de la Sarthe et de la Mayenne. Le *bassin de la basse Loire*, que se partagent les départements de Maine-et-Loire et de la Loire-Inférieure, donne un peu plus de 50,000 tonnes ; celui de la *Vendée* (Chantonnay et Vouvant) est à peu près de même valeur.

Les *Alpes* renferment quelques couches d'anthracite et de lignite. La couche la plus abondante est celle du *bassin d'Aix* qui fournit plus de 350,000 tonnes de lignite. Pour les anthracites la production est surtout abondante dans les *bassins du Drac* (90,000 tonnes) et de la *Tarantaise*. En outre la France du sud-est possède quelques tourbières.

Dans la région pyrénéenne quelques pauvres couches de houille sont mises en valeur à l'ouest ; les départements des Hautes et des Basses-Pyrénés s'en partagent le maigre produit.

En résumé, sur 635 concessions de mines renfermant du combustible minéral, 300 seulement sont exploitées d'une manière normale : de nos 5,630 kilomètres carrés de houillères, moins de 3,000 contribuent à la production annuelle de 20 millions de tonnes. Cette production a fait des progrès constants depuis le commencement du siècle. En 1820, on ne tirait du sol que 1 million de tonnes, 4,400,000 en 1850, 8 en 1860, 13 en 1870 ; c'est à partir de cette date que, malgré la perte du riche bassin de la Sarre, la progression s'est accentuée. De 1870 à 1880 nous passons de 13 millions à 18,800,000 tonnes ; en 1882 c'était 20,600,000, en 1883 21,300,000 tonnes. A partir de ce moment la production diminue, non pas seulement à cause du trouble réel que les grèves ont apporté à l'industrie houillère, mais aussi parce qu'il y avait chez nous un ralentissement de l'activité manufacturière, une crise

économique. La consommation diminua de plus de 1 million et demi de tonnes entre les années 1883 et 1884. Ajoutons enfin que les progrès de la construction des machines ont amené une meilleure utilisation du combustible, partant une moindre consommation pour obtenir une force égale.

Quoi qu'il en soit, nous devons importer chaque année plus de 10 millions de tonnes de houille pour alimenter notre industrie : car nous ne sommes ni parmi les pays les plus riches en combustible minéral ni même parmi les mieux outillés pour l'exploitation. La Grande-Bretagne, les États-Unis d'Amérique, l'empire d'Allemagne produisent 8 fois, 5 fois, 4 fois plus de houille que nous : et la tonne de houille tirée de la mine coûte environ 6 francs dans chacun de ces États, moins de 6 en Allemagne, tandis qu'elle revient chez nous à plus de 12 francs. Nous dépensons beaucoup plus que ces puissants pays d'industrie, beaucoup plus que la Belgique et que l'Autriche-Hongrie, pour atteindre au moyen de puits et de galeries ces trésors souterrains : et la différence du prix de main-d'œuvre entre la France et ses voisins ne suffit pas à expliquer l'infériorité de notre production houillère. Comparez donc nos puits si profonds du bassin de la Loire avec les faciles exploitations du bassin allemand de la Ruhr, avec celles de Cardiff et de Newcastle!

Et par malheur cette infériorité est grave, aussi grave que fut, pendant les siècles précédents, l'infériorité de la production agricole. La houille n'est plus seulement le pain de l'industrie ; elle est devenue un des nerfs de la guerre, un facteur important de la puissance maritime, militaire, coloniale. Ne voit-on pas la Grande-Bretagne semer partout des stations de charbon pour le ravitaillement de ses escadres en cas de guerre? Le pays qui possède des mines de houille d'une exploitation facile et ré-

munératrice construit à meilleur compte ses navires, ses forteresses, fabrique à moins de frais ses armes, développe aisément son réseau de voies ferrées, prodigieux instrument de guerre qui permet de frapper des coups foudroyants. Mais il ne faut point s'alarmer. La France, même avec sa médiocrité de richesse minérale, pourrait encore se suffire en améliorant ses procédés d'extraction, en évitant surtout les luttes malsaines qu'on suscite souvent à la légère entre les patrons et les ouvriers, en diminuant enfin les frais de transport de cette précieuse denrée.

La consommation et la production de la tourbe tendent à diminuer en France. Nos tourbières donnaient, vers le milieu du siècle, un produit d'à peu près 500,000 tonnes ; on n'extrait plus aujourd'hui que 200,000 tonnes de tourbe.

Les métaux ; le fer. — Après la houille, la matière que l'industrie consomme en plus grande quantité et emploie aux plus divers usages est le fer. A cet égard notre richesse est considérable ; mais comme le minerai de fer se rencontre dans presque tous les pays, notre richesse contribue seulement à nous dispenser d'enrichir le voisin, sans nous permettre de rien exporter. Nous sommes même encore, dans une mesure moindre que pour la houille, les tributaires d'autres peuples industriels ; car si nous possédons beaucoup de minerais de fer, les États riches en houilles reprennent leur avantage sur nous en transformant à meilleur compte le minerai brut en fonte. De là notre infériorité.

Les minerais de fer exploités en France appartiennent aux trois grandes catégories que distinguent les géologues ; nos plaines et certaines zones de nos plateaux contiennent des *minerais d'alluvions*, compris dans les terrains ter-

tiaires. Les *minerais en couches*, de beaucoup les plus abondants, se trouvent dans les terrains crétacés et jurassiques. Enfin les *filons*, sous différents aspects, sont recelés dans les terrains primitifs : les minerais de filons sont fort recherchés et de qualité supérieure.

La distribution des mines de fer exploitées n'est pas un fait simple, un résultat fatal de la richesse plus ou moins grande du sous-sol en minerai. Il s'en faut de beaucoup que tous les dépôts de minerai de fer soient exploités. Ici c'est la qualité supérieure qui a déterminé l'établissement d'industries extractives, là c'est l'abondance du minerai, ailleurs le voisinage des houillères permettant de traiter la matière brute à sa sortie de la mine. Toutes ces causes ont agi d'une matière fort complexe et inégale.

C'est dans nos *provinces de l'Est* que l'exploitation du minerai de fer est le plus intense. Elle fut suscitée jadis en Bourgogne et en Franche-Comté par l'abondance et le bon marché des bois, à l'époque où l'on transformait le minerai en fonte dans des fours chauffés avec le produit des forêts; en Lorraine c'est le voisinage des houillères de la Sarre qui encouragea l'industrie extractive du fer. Naturellement la Lorraine, plus proche des pays riches en houille, développa ses extractions de minerai, tandis que les mines de Franche-Comté, de Bourgogne et de Champagne restreignaient leur production, les bois devenant de plus en plus rares et coûteux.

La supériorité du département de *Meurthe-et-Moselle* s'accentue d'année en année. On y exploite des minerais de fer oolithique; grâce à des découvertes récentes des ingénieurs l'exploitation a gagné en qualité comme en quantité. Les principaux groupes de mines sont ceux des environs de *Nancy* (Champigneulles, Frouard, Pompey, etc.), de *Pont-à-Mousson*, de *Longwy*. Si la guerre de 1870-71 nous a enlevé les mines excellentes de *Moyeu-*

vre, d'*Ottange* et d'*Hayange*, les sondages exécutés dans les environs de Conflans ont révélé des minerais de qualité exceptionnelle. Avant la perte de l'Alsace-Lorraine, les deux départements de la Moselle et de la Meurthe fournissaient près de 1 million et demi de tonnes de minerai : en 1884 on en a extrait 1,980,000 tonnes des mines de Meurthe-et-Moselle, soit les deux tiers de la production nationale.

Le département de la *Haute-Marne* occupe le second rang avec les gisements de minerai en grains de l'arrondissement de *Vassy :* mais il produit dix fois moins que le groupe de Meurthe-et-Moselle (200,000 tonnes en 1884).

Au *centre* les régions du Morvan, du Nivernais et du Berri sont plus favorisées que la précédente à cause du voisinage des houillères de la bordure nord du massif central; et dans ce groupe le premier rang pour la production du minerai appartient au département du *Cher* qui extrait annuellement plus de 250,000 tonnes. Le Creusot reçoit des mines de *Change* et de *Mazenay* un important contingent de minerai, bien qu'il approvisionne ses usines en plusieurs régions.

1° Le nord, si riche en houille, est pauvre en fer et ne suffit pas à sa consommation industrielle.

Au *sud-ouest* le Poitou, le Périgord et les Landes donnent des minerais d'alluvion en quantité insuffisante pour faire naître une grande industrie métallurgique.

Enfin au *nord-ouest*, en Bretagne, dans le Perche, le Maine et la Normandie les exploitations minières sont très disséminées.

Au *sud-est*, soit dans les Alpes, soit dans la région des Cévennes, on peut citer des centres importants d'industrie extractive. Les minerais de fer oligiste de l'*Ardèche* (la Voulte) sont d'une qualité remarquable, comme le fer

spathique des Alpes qui est extrait des mines d'Allevard, dans l'Isère.

Les fers de la zone pyrénéenne, comme ceux des Alpes, sont produits en quantité médiocre mais ont aussi une grande réputation; telles sont les hématites de l'*Ariège*.

En résumé, la production des minerais de fer est en diminution chez nous depuis une vingtaine d'années; la cause générale est le développement de l'industrie extractive et métallurgique dans des États voisins de la France, qui, jusqu'ici, n'avaient guère exploité les richesses métalliques de leurs sols. En 1850 les mines de fer, au nombre de 120, produisaient 3,500,000 tonnes de minerais; en 1856 le nombre des mines dépassait 150 et la quantité extraite 4,600,000 tonnes. Aujourd'hui il n'y a plus que 80 mines donnant annuellement 3,000,000 de tonnes. Le prix de la tonne de minerai s'était sans cesse accru jusqu'en 1876; il a subi, depuis cette époque, une grave dépression.

La cause de cette diminution du produit de nos mines de fer n'est pas, comme on le verra, la décroissance de l'activité des industries métallurgiques, puisque la France a besoin, pour alimenter ses usines, de 4,300,000 tonnes de minerai. Mais les fontes étrangères ayant pénétré, jusqu'au vote d'une loi récente, sur notre marché, et devenant matière première au lieu du minerai, les mines françaises, situées souvent trop loin des houillères, ne pouvaient soutenir la concurrence : et, nos hauts fourneaux s'éteignant successivement, l'exploitation des mines suivait le même mouvement de décadence.

Sous l'influence de cette crise industrielle et commerciale la France a été distancée, quoique riche en minerais de fer. La Grande-Bretagne en extrait plus de 16 millions et demi de tonnes, les États-Unis d'Amérique 9 millions, l'Allemagne 6, l'Espagne 4 millions et demi. Fort heureu-

sement parmi les fournisseurs qui suppléent à notre insuffisance se trouve la France africaine, l'Algérie. Enfin la loi votée récemment pour protéger notre industrie extractive du fer et celle des hauts fourneaux rendra sans doute quelque prospérité à nos mines.

Le cuivre. — La France est loin de pouvoir fournir à sa métallurgie la quantité de minerai de cuivre nécessaire; c'est à peine si les mines assez pauvres de cette sorte que nous possédons donnent le cinquième de notre approvisionnement (18 p. 100 de la consommation). Les principaux centres d'extraction sont *Chessy* et *Saint-Bel*, dans le Rhône; les départements des Ardennes, du Pas-de-Calais, de Vaucluse, la région des Alpes, la Corse, ont aussi des gisements cuprifères sous différentes formes. En somme, les minerais extraités représentent à peu près 180,000 tonnes donnant 24,000 tonnes de cuivre et de laiton : encore les statistiques n'ont-elles pas toujours bien nettement distingué les diverses provenances des minerais et pyrites.

L'importation des minerais de cuivre en France, où cette branche de l'industrie métallurgique a été longtemps délaissée, enrichit surtout le Chili, les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Espagne. Ces pays possèdent des gîtes de minerai de cuivre beaucoup plus abondants que les nôtres. Nous le constaterons plus loin en étudiant la production du cuivre proprement dit, dégagé des matières inutiles : nous ne considérons ici que l'extraction du minerai brut. Cependant notre sol ne donne pas encore tout ce qu'on en pourrait attendre; et les industries du cuivre n'ont pas obtenu chez nous jusqu'à ce jour toute l'attention qu'elles méritent. On semble s'être trop vite et trop aisément résigné à la suprématie de nos voisins d'Angleterre, d'Allemagne, ou à celle de l'Amérique.

Le plomb. — Le plomb tiré des mines de France ne suffit pas davantage à l'alimentation normale de l'industrie. C'est de l'étranger que nous recevons plus des deux tiers des minerais de plomb transformés en métal dans les usines. Les mines françaises comptent donc à peu près pour un appoint de 40 à 50,000 tonnes.

Cette production a été gravement atteinte depuis que les plus riches de nos mines, celles de *Huelgoat* et de *Poullaouen*, dans le département du Finistère, sont épuisées. Aujourd'hui c'est de *Pontgibaud* (Puy-de-Dôme) que provient le plus fort contingent de minerais de plomb, environ la moitié de la production nationale. On peut citer encore les gisements exploités à *Pontpéan* (Ille-et-Vilaine), à *Vialas* (Lozère) et à *Largentière* (Hautes-Alpes). La Corse et le département de l'Aveyron renferment aussi en assez grande abondance des minerais plombifères.

On remarquera que nos mines de plomb, comme nos mines de cuivre, sont situées en général bien loin des centres de production houillère. Il y a là une infériorité pour notre industrie métallurgique, une cause d'importation de minerais étrangers et d'établissement d'usines dans les ports mêmes où sont débarqués ces minerais.

Les minerais de plomb fournissent aussi une part d'argent, 4 à 5 p. 1000 du poids brut.

Les pays étrangers qui importent en France le plus de plomb sont : l'Espagne, l'Allemagne et l'Angleterre. Mais en général l'importation a lieu sous forme de métal déjà traité et préparé à l'usinage vraiment industriel.

Zinc, étain, etc. — Nous sommes fort pauvres en minerais de zinc ; le Gard (*Robiac*) et l'Ille-et-Vilaine (*Pontpéan*) ont les principales mines et rendent moins de 10,000 tonnes de minerai. Enfin à la production française s'ajoute celle de l'Algérie. L'Allemagne, la Belgique, les

colonies hollandaises de l'archipel de la Sonde sont nos principaux pourvoyeurs.

Quand nous aurons cité les gisements de *manganèse* de Saône-et-Loire (Romanèche), d'*antimoine* de l'Auvergne et de la Corse, nous aurons indiqué les principales sources de production des minerais français.

On peut dire que les ressources de notre pays en minerais sont médiocres; les conditions naturelles de l'industrie métallurgiqne n'y sont donc point très favorables. La distribution géologique des terrains a rendu le nombre des exploitations fort resteint et l'exploitation elle-même bien souvent difficile.

Le sel. — Le règne minéral donne à notre alimentation un précieux condiment, le sel, qui est en même temps une matière de plus en plus utilisée par les usines à soude.

La France est riche en sel. D'une part, elle possède une grande étendue de côtes assez plates pour qu'on y installe des *marais salants;* d'autre part, les mines de *sel gemme* sont fort importantes en Lorraine.

La zone des marais salants est très nettement déterminée par la géographie, sur nos côtes de l'Océan et de la Méditerranée. Sur le littoral atlantique, les basses plages voisines des embouchures de la Loire et de la Gironde sont aptes à l'évaporation des eaux de mer à laquelle travaillent le vent et le soleil. Les plus vastes étendues sont comprises dans les départements de la *Charente-Inférieure* et de la *Loire-Inférieure.* Sur le littoral méditerranéen, l'emplacement naturel est la côte plate du Bas-Languedoc et la petite région de la Provence occidentale, où les ramifications montagneuses ne touchent point la mer. Quand on parcourt la voie ferrée entre Agde et Cette, on aperçoit la longue série des amas de sel récolté sur la côte. Hérault, Aude et Bouches-du-Rhône

sont donc les trois départements producteurs de cette région.

Le sel gemme est exploité dans les mines de Lorraine et de Franche-Comté. La guerre de 1870-71 nous a fait perdre les belles salines de *Vic*, de *Dieuze*, de *Chambrey* près Château-Salins dont le nom est significatif ; mais ce malheur a été compensé par le développement des exploitations de la région de Meurthe-et-Moselle, les mines de *Varangéville*, *Saint-Nicolas*, *Rosières-aux-Salines*, etc. La Franche-Comté tire un produit beaucoup moindre des sources salines (*Salins*), dont on fait évaporer les eaux. Enfin, le même procédé est employé pour mettre en valeur quelques sources des Pyrénées occidentales, du département de l'Ariège en particulier.

La quantité extraite annuellement par ces deux méthodes dépasse 100,000 tonnes. Le produit des mines tend à s'accroître ; en outre, on observe que les marais salants de la Méditerranée sont plus prospères que ceux de l'Océan. Cela tient à deux causes, à la régularité du niveau des eaux de cette mer, et surtout à l'intensité de l'évaporation sous un soleil plus chaud. La France suffit à sa consommation, ce qui d'ailleurs n'empêche point des échanges.

Les carrières. — Les carrières sont, en moyenne, beaucoup mieux pourvues chez nous que les mines proprement dites : notre sol renferme, à peu d'exceptions près, toutes les espèces de pierres usitées dans la construction des voies et des édifices, employées par les beaux-arts.

Le dur *granit* abonde dans les terrains primitifs de France, dans les Alpes, les Vosges, le massif central, les monts de Bretagne, de Vendée et du Cotentin. On l'a tout naturellement exploité dans les zones les plus voisines de nos grandes agglomérations urbaines, surtout de Paris ;

car c'est, à cause du prix du transport et des frais d'extraction, une matière de luxe. Ainsi, les carrières de granit les plus importantes sont celles des *îles Chausey* et du *Cotentin*, aux environs de Vire. C'est bien là, en effet, presque géométriquement, la série des couches granitiques le mieux à portée de Paris et des autres riches et grandes villes du Nord. Le granit des Chausey et de Vire est, en outre, d'un grain fin et joli, d'une belle nuance grise. Les Vosges et la Corse fournissent des granits d'autres couleurs employés aussi pour la construction des monuments.

L'exploitation des *pierres de taille* tirées de masses d'un calcaire plus ou moins grossier, est fort développée aux environs mêmes de la capitale et des grandes villes. A la même catégorie géologique appartiennent les *moellons*, de moins forte dimension et de structure moins régulière. Pierres de tailles et moellons existent en abondance dans notre sous-sol, puisque les terrains secondaires et tertiaires qui les renferment comprennent la plus grande partie de la France. Leur variété est très considérable; pierres sèches, pierres dures sont exploitées dans le voisinage de la plupart des grandes villes ; la présence de ces matériaux a contribué beaucoup à déterminer autrefois l'emplacement des cités.

Il n'y a pas, à vrai dire, de détermination géographique des carrières; presque toutes les régions de la France sont aptes à cette industrie, qui occupe tant de milliers de travailleurs dans plus de 10,000 carrières. Le géographe n'a donc pas à énumérer les groupes d'exploitation de la pierre de taille. Citons seulement les carrières dont le travail constitue autre chose qu'une petite industrie locale et donne matière à un commerce de quelque valeur.

Les départements voisins de Paris en comptent un grand

nombre, *Alfort*, *Bagneux*, etc.; *Château-Landon* (Seine-et-Marne), dont les pierres de taille ont beaucoup de réputation; *Chantilly* et *Saint-Leu*, dans l'Oise. A l'est, la Lorraine, avec ses blocs énormes de *Lérouville*, de *Commercy*, etc., la Bourgogne, avec nombre d'exploitations du calcaire jurassique (*Tonnerre*), occupent beaucoup de carriers. A l'ouest, les pierres de *Saint-Vaast*, en Normandie, et de *Caen*, sont les plus réputées.

La *craie* est d'un usage beaucoup plus restreint, l'objet d'une exploitation beaucoup moins active.

Les *ardoises*, employées pour la couverture des toits et pour le dallage, sont extraites des énormes couches de schistes argileux des environs d'Angers, surtout de *Trélazé*, puis de *Fumay* dans les Ardennes. C'est là une industrie extractive importante et concentrée dans un petit nombre de régions, précisément à cause de la rareté des beaux schistes argileux; voilà une localisation géographique bien nette indiquée par la géologie.

Le *marbre*, de qualités et de colorations très diverses, abonde en France, puisque c'est une roche calcaire. Mais, d'une part, son extraction est coûteuse et difficile, et d'autre part, il a fallu beaucoup de délicatesse, de tact et d'expérience, pour arrêter le choix des industriels sur les plus belles variétés. Longtemps, la France fit venir de l'étranger des marbres que renfermait son sol; aujourd'hui encore, nous manquons des calcaires blancs si recherchés des artistes, tels que ceux de Carrare.

Les Pyrénées sont la principale zone de production des marbres. Le marbre blanc de *Saint-Béat* (Haute-Garonne) est le plus proche du Carrare par la finesse de son grain. Citons encore celui de *Campan* et les marbres jaunes de *Castéra-Verduzan* (Gers).

A l'est, *Givet*, dans les Ardennes, les *Vosges*, les *Alpes*, avec plusieurs variétés de marbres noirs et jaunes, la

Corse, enfin, très riche en cette matière, ont le plus grand nombre de carrières.

Au nord, on estime les marbres gris de *Maubeuge* et de *Boulogne ;* à l'ouest, les marbres noirs de *Sablé*, dans la Sarthe. Mais les carrières sont loin d'avoir l'importance de celles des Pyrénées.

Le *grès*, roche siliceuse employée dans la construction, le pavage, la poterie, est tiré des *Vosges* et des carrières de la forêt de *Fontainebleau.*

La *meulière*, dont l'exploitation est beaucoup moins active depuis la diffusion des moulins à rouages métalliques, est tirée des carrières de *Bergerac* (Dordogne), de *Saint-Fargeau* (Yonne), et surtout de la *Ferté-sous-Jouarre* (Seine-et-Marne).

Un des éléments les plus importants de l'industrie du bâtiment est le *plâtre* exploité dans les riches carrières des environs de Paris. La *chaux* provient des départements de la Seine, de Seine-et-Marne et de Seine-et-Oise, de l'Yonne, de l'Allier et de la Mayenne.

Il est une exploitation minérale que le développement de l'agriculture savante a rapidement encouragée de nos jours, c'est celle des engrais. Depuis de longues années, les *marnes* étaient employées à cet usage. Maintenant, on s'applique surtout à l'extraction des *phosphates de chaux*, très abondants en Normandie, en Champagne, en Lorraine et d'une manière générale dans les terrains jurassiques.

Les matières premières d'industries artistiques et de la poterie, *albâtre*, *argile*, *grès*, *kaolin*, ne manquent pas davantage au sol français. Nous le constaterons en étudiant la localisation des industries qui en sont dérivées.

Les eaux minérales. — L'exploitation des eaux minérales est une des industries extractives les plus impor-

tantes de notre pays. Les sources ferrugineuses, sulfureuses, salines, etc., se rencontrent dans un grand nombre de régions, surtout dans les pays de montagnes. Le choix des emplacements a donc presque toujours été inspiré d'une manière fort rigoureuse par une nécessité géologique inéluctable. On a exploité ces eaux de préférence dans les sites les plus capables d'exercer sur les malades une influence salutaire. La géographie pittoresque a été consultée comme la géologie, et l'on s'en est tenu à l'aménagement des sources les plus favorables à tous égards.

Au sud-ouest, la région des Pyrénées compte nombre de sources d'eaux minérales, *Cauterets* (Hautes-Pyrénées), les *Eaux-Bonnes*, les *Eaux-Chaudes* (Basses-Pyrénées), sources thermales, sulfureuses et salines, *Barèges*, source sulfureuse très réputée, *Bagnères-de-Bigorre*, *Bagnères-de-Luchon* et *Amélie-les-Bains* (Pyrénées-Orientales).

Le massif central, qui renferme nombre de formations volcaniques, c'est-à-dire les laboratoires souterrains les plus actifs de sources minérales est également bien partagé. Au premier rang sont les stations de l'Auvergne, dans les départements du Cantal et du Puy-de-Dôme, *la Bourboule*, *Royat*, le *Mont-Dore*, avec *Vichy* (Allier), qui reçoit le plus grand nombre de visiteurs. Citons encore *Vals* (Ardèche), *Saint-Galmier* (Loire) et *Bourbon-l'Archambault* (Allier). Les sources de cette région sont fort diverses et appropriées au traitement de nombreuses maladies. Elles doivent à leur situation géographique, au centre de la France, d'attirer des visiteurs des directions les plus variées.

Dans les Alpes, les stations les plus fréquentées, *Aix-les-Bains* (Savoie) et *Uriage* (Isère), ont, au contraire, à cause de leur situation excentrique, une clientèle plus restreinte. La qualité exceptionnelle des eaux chaudes et sulfureuses d'Aix-les-Bains, déjà exploitées au temps de la

domination romaine, leur vaut la visite d'un bon nombre d'étrangers.

Les sources de *Salins*, et autres du Jura, sont beaucoup moins recherchées que celles des Vosges. Les propriétés curatives des eaux, la beauté des sites, une vogue traditionnelle, rendent célèbres les noms de *Bussang*, de *Contrexéville*, de *Plombières* et de *Bourbonne-les-Bains*.

A ce groupe des Vosges se rattachent les sources minérales d'*Alsace*, dont nous avons perdu la propriété et qui sont justement célèbres, celles de *Niederbronn* et de *Soulzmatt*.

L'exploitation des sources d'eaux minérales représente une part importante des revenus des pays montagneux si pauvres à tant d'égards. C'est une ressource qui a contribué, dans des provinces où la vie d'isolement s'imposait sur de vastes espaces, à former des agglomérations urbaines et à susciter les industries qui en sont la conséquence naturelle.

Résumé. — Notre pays est donc riche en matériaux fournis par les carrières et employés soit aux constructions de maisons, soit aux travaux de voirie, soit aux œuvres d'art. Mais ce ne sont pas là des richesses bien rares; presque tous nos voisins sont aussi bien pourvus que nous. On observera, en outre, que dans les États où le combustible minéral est en abondance et à bon marché, l'exploitation des carrières est plus facile et plus rémunératrice. Il faut moins de bras, moins de main-d'œuvre proprement dite pour obtenir la même production, et les hommes qui ne s'appliquent point à ces travaux assez grossiers et primitifs vont se placer dans des emplois où leur activité enrichit plus vite et plus sûrement leur patrie. Si, là encore, nous sommes, à certains égards, en retard sur nos concurrents, la faute n'en est pas à tel ou tel vice de l'es-

prit français, mais à cette moindre aptitude de son sol qui fait payer de trop de peines la houille, ce pain de l'industrie.

§ II. — Mise en œuvre et transformation en objets industriels des matières premières minérales (1).

Aperçu général. — Les industries purement extractives ne sont donc que la forme la plus humble et la plus fatale de l'activité humaine. Mais elles intéressent la géographie au premier chef, justement parce qu'elles montrent bien encore l'homme sous la dépendance des causes naturelles, et indiquent d'une manière brutale ses rapports avec le sol. A mesure qu'on s'éloigne de l'étude de cette première forme d'activité intelligente, pour examiner les industries plus compliquées et plus ingénieuses qui en dérivent, il devient moins facile de marquer le lien matériel qui nous attache à la terre natale et nous rend étroitement responsables de sa prospérité. Les causes historiques, commerciales, les influences sociales de tout genre, s'enchevêtrent et compliquent ou détruisent l'action des causes purement physiques. Il n'en résulte pas que le géographe doive se désintéresser de l'étude de ces industries moins primitives, mais il ne doit les décrire qu'autant qu'il peut en montrer le rapport, proche ou lointain, immédiat ou médiat, avec la condition physique des régions naturelles.

Industries dérivées de la houille. — On peut dire

(1) Il nous arrivera souvent d'employer, au cours de ce chapitre, le terme d' « industries préparatoires » pour désigner les industries qui opèrent la première transformation des matières premières minérales en objets industriels. Nous savons que l'économie politique prend ce terme dans une autre acception. Mais on comprend que le géographe ne considère pas du même point de vue la série des transformations de la matière.

qu'en somme, toutes les industries sont sous la dépendance plus ou moins étroite de la production houillère. Mais la houille elle-même donne lieu, par ses transformations en produits secondaires, à plusieurs industries. Telle est la fabrication du *gaz* d'éclairage. La houille distillée donne du *coke*, et surtout des *teintures*, qui remplacent de plus en plus les teintures végétales.

Fontes, fers et aciers. — Le minerai de fer, retiré du sol et trié, est soumis tout d'abord à une série d'opérations qui le convertissent en fonte, en fer et en acier. Décrire ces opérations et les instruments qui permettent de les accomplir n'est point l'office du géographe. Nous n'avons donc ici qu'à examiner la distribution de ces industries sur le sol français et à en comparer le développement avec celui auquel sont arrivés les autres peuples civilisés.

La production de la *fonte* est en progrès constants chez nous depuis le commencement du siècle. Ce n'est pas que le nombre des hauts fourneaux se soit accru; au contraire il a sensiblement diminué. On en comptait environ 600 vers 1830; il n'y en a plus guère que 200 aujourd'hui. Mais l'outillage et les procédés s'étant vite perfectionnés, la quantité de fonte produite est néanmoins plus considérable. La production annuelle était d'à peu près 80,000 tonnes vers la fin du siècle dernier, de 115,000 en 1820, de 400,000 en 1850, de 900,000 en 1860, de 1,400,000 en 1870; malgré les pertes cruelles de la dernière guerre, le progrès s'affirme jusqu'en 1882 ou l'on atteint l'apogée avec un chiffre de plus de 2 millions de tonnes. Pendant ces dernières années nos hauts fourneaux ont dû restreindre leurs opérations, tant à cause de la crise commerciale qui a partout réduit les échanges, qu'à cause de l'invasion du marché national par les fontes étrangères. Il

a fallu une loi pour amener quelque reprise dans les transactions sur la fonte.

La France n'occupe que le quatrième rang dans le monde pour la production des fontes. La Grande-Bretagne en donne chaque année près de 8 millions de tonnes, les États-Unis d'Amérique plus de 4, l'Allemagne 3,200,000; la Belgique même, toutes proportions gardées, nous est supérieure en activité industrielle avec sa production de 750,000 tonnes. Enfin, il faut ajouter que la tonne de fonte a un prix de revient plus élevé chez nous que chez nos rivaux. Ce que les Allemands peuvent vendre moins de 60 francs, l'Espagne 50, l'Angleterre 60, coûte en France 70 francs au moins. Il faut ajouter cependant que d'autres pays industriels, les États-Unis et l'Autriche-Hongrie par exemple, ne produisent même pas à aussi bon compte que nos usines.

Le *fer*, employé pour les constructions, beaucoup moins pour les rails, depuis les progrès de la fabrication de l'acier, est traité dans nos hauts fourneaux en quantités de plus en plus considérables depuis le commencement du siècle. La production n'atteignait pas 60,000 tonnes vers 1800; elle est de 150,000 en 1830, de 246,000 en 1850. C'est alors que le mouvement s'accentue tout à coup; en dix ans la quantité est doublée (530,000 en 1860); l'apogée est marquée par les années 1880, 1881 et 1882, pendant lesquelles le marché européen reçut en moyenne 1 million de tonnes de fers français. Puis la concurrence de l'étranger, mieux fourni de houille que notre pays, amène une dépression que l'on espère atténuer en restreignant le trafic des acquits-à-caution et les importations de fers bruts d'Allemagne et d'Angleterre.

Le nombre des fours et des usines qui travaillent le fer a diminué tandis que la production du métal se développait. Le travail s'est de plus en plus concentré; les grandes

agglomérations industrielles ont remplacé la multitude des petites exploitations dont les propriétaires étaient mal pourvus d'outils et dénués des capitaux nécessaires pour commercer dans des conditions avantageuses.

C'est la métallurgie de l'*acier* qui a fait en France les progrès les plus rapides. Grâce aux innovations de Bessemer, Siemens et des frères Martin, la production de ce métal jadis fort cher et, pour cette raison, peu employé, n'a cessé de s'accroître jusqu'à nos jours. On en fabriquait à peu près 15,000 tonnes en 1850, 30,000 en 1870, 390,000 en 1880, enfin plus de 500,000 en 1884. Le travail des aciers dans nos usines n'a cessé de s'améliorer en même temps, et nous pouvons aujourd'hui soutenir la concurrence contre les aciéries d'Angleterre, d'Allemagne et des États-Unis, qui donnent pourtant un produit annuel deux, trois et quatre fois plus abondant.

Autres métaux. — Nous avons constaté la pauvreté du sol français en métaux autres que le fer. Il en résulte que nos industries mécaniques sont réduites à s'approvisionner en grande partie de métaux bruts, de plomb, cuivre, étain, zinc, et non de minerais. Le traitement de ces métaux se fait chez nous dans des proportions fort restreintes. Tandis que le fer subit en France toute la série de ses transformations et occupe nos ouvriers depuis le moment où on le retire du sol en minerai jusqu'à celui où il devient machine, les autres métaux ne sont travaillés chez nous que dans les centres d'industries purement mécaniques. Les 3 ou 4,000 tonnes de cuivre que nos ateliers travaillent chaque année sont non seulement le résidu de minerais étrangers, mais encore et surtout des cuivres ayant déjà subi dans les usines non françaises plusieurs séries de préparations. De même nos statistiques, en attribuant à la production nationale une valeur annuelle de 25,000

à 30,000 tonnes de plomb, ne tiennent pas compte de ce fait : or nous importons, et des minerais étrangers et des plombs en saumons déjà désargentés et aptes à être usinés par les industries de détail. L'étain nous est envoyé tout prêt pour la manutention mécanique jusqu'à concurrence de 6,000 tonnes par an. Même insuffisance pour le zinc, qui toutefois nous arrive d'Algérie et d'Espagne, pays où l'industrie n'est pas encore développée, sous forme de minerai ; mais la majeure partie de ce que nous recevons et employons a déjà subi des traitements préparatoires dans des creusets et fours étrangers.

Les hauts fourneaux. — L'activité des hauts fourneaux de France s'applique donc surtout au travail de préparation des fontes, fers et aciers nécessaires à l'alimentation des industries mécaniques. Il est inutile d'insister sur la distribution géographique de nos hauts fourneaux : la position de ces instruments industriels était indiquée d'avance, et le choix de l'homme était, pour ainsi dire, obligatoire. Les hauts fourneaux se sont établis tout d'abord dans les régions qui produisent à la fois houille et minerai de fer en abondance et à bon compte. Et des deux facteurs, la houille est sans contredit le plus important. Toutefois, par exception, il peut arriver que des hauts fourneaux s'élèvent dans des pays dépourvus de houille, ou même dépourvus de houille et de fer. Cette anomalie s'explique par la facilité des échanges qui a, de nos jours, diminué l'importance économique des frontières et celle des distances. Du jour où le commerce international a pris une extension considérable, l'industrie s'est dégagée en partie du lien qui l'attachait au sol. C'est pour cette raison que la métallurgie s'exerce d'une manière bien plus lucrative dans des régions privées de houille, mais heureusement placées pour recevoir à vil prix le

combustible étranger que dans le voisinage de telle houillère médiocre de notre pays. Nos hauts fourneaux de l'Est en sont un exemple. De même les grands ports de France ont des forges que la houille anglaise alimente à des conditions avantageuses; on y reçoit aussi le minerai dont le transport par voie de mer est peu coûteux.

Jadis le voisinage de forêts abondantes était un encouragement à la création des hauts fourneaux. Aujourd'hui on produit de préférence les fers au coke, dont le prix de revient est beaucoup moins élevé : cette modification dans les usages de l'industrie a amené une crise qui a fort éprouvé les régions adonnées au travail des métaux par les feux de bois.

Dans leur répartition actuelle, les hauts fourneaux peuvent être rangés en trois groupes principaux, l'un à l'est, l'autre au centre, le troisième au nord. Les régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et du Sud-Est sont beaucoup moins importantes.

1° *Groupe de l'Est.* — Nous comprendrons dans ce vaste groupe de l'Est les forges et hauts fourneaux de Lorraine, de Champagne et de Franche-Comté.

Les hauts fourneaux de **Lorraine**, *Nancy* (Champigneulles, Jarville, etc.), de *Frouard*, *Pompey*, *Pont-à-Mousson*, *de Longwy*, *de Stenay*, doivent leur existence à la découverte de minerais de fer excellents, faciles à exploiter, et au voisinage des houillères de la Sarre. L'annexion nous a fait perdre un grand nombre des hauts fourneaux de cette zone, et la propriété d'une partie du terrain houiller. Mais l'industrie a persisté et s'est développée quand même. Bien plus, grâce aux progrès de la circulation par canaux en France et aux meilleures combinaisons de tarifs de nos compagnies de chemins de fer, les houilles de Flandre font maintenant une concurrence victorieuse à celles de l'Allemagne. Les

récentes découvertes qui ont révélé dans l'arrondissement de Briey des gisements de minerai plus facile à déphosphorer que celui des régions voisines ont contribué à développer en Lorraine la production de l'acier. Nous avons déjà constaté, en étudiant l'exploitation des minerais, que le groupe lorrain était le plus important de notre pays pour la valeur de la fonte tirée des hauts fourneaux. Nancy et les villes qui l'entourent travaillent surtout à préparer des fontes et des fers; Longwy au contraire produit une proportion d'acier beaucoup plus considérable.

La **Champagne** fut jadis, avec la Flandre, une de nos premières provinces par le nombre et l'activité de ses hauts fourneaux et de ses forges. L'appauvrissement des forêts, la concurrence des fours à coke qui fonctionnent à meilleur compte, ont gravement éprouvé cette prospérité. La diminution des produits a été surtout sensible dans la Haute-Marne. *Vassy* et *Saint-Dizier*, si riches en minerai, ont le plus souffert de cette crise. Dans le pays ardennais *Charleville*, grâce au voisinage des bassins houillers de France et de Belgique, a maintenu l'activité de ses hauts fourneaux, sauf pendant ces dernières années qui ont été marquées d'ailleurs par un ralentissement général dans les travaux métallurgiques.

Joinville et le *Val d'Osne* doivent à une certaine spécialisation de leurs œuvres en fonte d'avoir conservé une partie de leur prospérité d'autrefois.

La *Bourgogne*, riche en minerais, comme la Champagne possède des hauts fourneaux importants, surtout ceux de *Châtillon*, dans la Côte-d'Or; on est déjà plus près des houilles du massif central.

Entre la zone des hauts fourneaux champenois et bourguignons et celle de Lorraine, la Meuse produit aussi des fontes et des fers estimés.

La *Franche-Comté* a beaucoup perdu de sa richesse depuis qu'on a abandonné la fabrication des fontes au bois. Toutefois ses hauts fourneaux de *Champagnole* (Jura) et d'*Audincourt* (Doubs) conservent leur réputation.

L'*Alsace* contribuait largement autrefois à l'approvisionnement en fontes et en fers des industries mécaniques de France. Les forges et hauts fourneaux de Belfort sont tout ce qui nous reste de ce riche groupe; au reste l'immigration d'ouvriers alsaciens, exilés volontaires ou involontaires, a encore développé l'activité de la région de Belfort déjà importante avant la guerre. Le voisinage des houillères de la Haute-Saône est d'ailleurs une condition favorable.

2° *Groupe du Nord.* — Le groupe du Nord offre un contraste frappant si on le compare avec le précédent. Flandre et Artois sont riches en houille, pauvres en minerai de fer. C'est un état plus avantageux que celui de nos départements de l'Est, mais beaucoup plus encore pour le développement des industries mécaniques que pour l'établissement de hauts fourneaux. Pourtant on y transforme en fonte, fer et acier, beaucoup de minerais importés des régions voisines, en même temps qu'on reçoit des métaux déjà préparés. Au sud-est du département du Nord, *Maubeuge*, *Trélon* et *Fourmies*, qui ont des mines à proximité, fournissent beaucoup de fonte et de fer.

Lille, avec son fameux faubourg de *Fives*, est aussi le centre de fabrication des fers, des fontes, et produit une grande quantité d'aciers. Enfin le bassin de *Valenciennes* est tout naturellement au premier rang et traite aussi sous ces trois formes les minerais importés. Chaque district d'exploitation houillère est en même temps le siège de ces industries élémentaires, préparatoires de la métallurgie.

3° *Groupe du Centre.* — Au Centre sont réunies les deux

conditions de prospérité des hauts fourneaux et des forges. Le minerai de fer est commun et de bonne qualité; la houille est abondante. Cependant les deux richesses ne se rencontrent pas toujours l'une à côté de l'autre, dans un voisinage immédiat, de sorte que les centres métallurgiques se sont développés, ici près des houillères, là près des gisements de minerai. C'est comme une série d'îlots plutôt qu'un groupe compacte ; et les départements qui en font partie sont fort distants les uns des autres, Haute-Loire, Allier, Rhône, Loire, Nièvre, Saône-et-Loire.

Au premier rang se place le département de *Saône-et-Loire* avec les vastes usines du *Creusot*, les plus considérables de France tant pour la quantité des métaux employés que pour la multiplicité de leurs usages industriels. Fontes, fers, aciers, ses nombreux ateliers de forges, ses vingt hauts fourneaux produisent tout en quantité énorme. Mais les minerais indigènes ne suffisent même pas à alimenter une pareille industrie ; et d'ailleurs, pour des emplois si complexes, il faut des qualités très variables de minerai. Lorraine, Champagne, Algérie, envoient vers le Creusot les produits de leurs mines : et parfois, avant les dernières années de crise commerciale, les hauts fourneaux de ce bel établissement donnaient 160,000 tonnes de fonte. Puis la facilité de se procurer à bon compte les métaux bruts de l'étranger pour s'adonner de préférence aux constructions de machines avait empêché le travail des hauts fourneaux et des forges de se développer aussi vite que celui des ateliers. La suppression récente des acquits-à-caution aura pour effet de faire affluer au Creusot une plus grande quantité de métaux et de minerais de la région de l'Est, ou augmentera peut-être le nombre de ses hauts fourneaux.

Dans les départements de la Loire et du Rhône le même caractère d'industrie perfectionnée s'accentue encore da-

vantage. L'œuvre de transformation du minerai en fonte n'y est qu'accessoire et exceptionnelle, le minerai étant tout à fait rare et de mauvaise qualité dans cette région. En revanche la houille ne fait point défaut, Saint-Étienne en approvisionnant aisément de nombreuses forges. Tous les noms de villes industrielles de la Loire et du Rhône sont fameux pour la production du fer et de l'acier. *Saint-Étienne*, *Givors*, *Saint-Chamond*, *Rive-de-Gier*, *Terre-Noire*, *Firminy*, donnent les meilleurs aciers de France avec ceux du Creusot et surpassent par l'abondance de ce métal la célèbre usine de Saône-et-Loire.

Au contraire *Decize* et *Fourchambault*, dans la Nièvre, *Commentry* dans l'Allier, *Bourges* et *Vierzon* dans le Cher, transforment en blocs de métaux beaucoup de minerais de fer et possèdent un grand nombre de hauts fourneaux.

En somme le groupe du Centre est le plus important de toute la France pour la production de l'acier.

Autres groupes. — Telles sont les régions naturellement appelées à voir se développer les industries préparatoires des hauts fourneaux et des forges. On retrouve encore ces industries dans les départements qui renferment de la houille ou qui peuvent recevoir par mer minerais et combustible.

Tout d'abord le Gard doit à son bassin d'Alais une certaine activité métallurgique. *Bessèges* y produit beaucoup d'acier, et les forges d'*Alais* se livrent au même travail.

La Voulte, dans l'Ardèche, alimente avec la fonte de ses hauts fourneaux une partie de l'industrie du Sud-Est.

Puis c'est l'*Isère* qui doit à l'excellente qualité des minerais de fer spathique des Alpes de fabriquer de l'acier recherché. *Allevard*, *Vienne* et *Voiron* ont les hauts fourneaux et les forges les plus nombreux.

Au sud-ouest, en dehors du district de *Decazeville*, les agglomérations industrielles de ce genre ne sont point

très considérables. Les *Landes*, le *Périgord* et les *Pyrénées*, malgré la qualité exceptionnelle de leurs minerais, n'ont plus que de médiocres groupes de hauts fourneaux et de forges depuis que le procédé Catalan a été abandonné.

Citons encore à l'Ouest les hauts fourneaux et forges de *Paimpont* en Bretagne, puis les forges d'*Ivry* (Seine) fournissant de fontes une partie du marché de Paris, enfin *Montataire* (Oise).

Sur la Méditerranée l'industrie des constructions navales a amené l'établissement de forges à *Marseille, la Ciotat* et surtout *la Seyne*. Sur la basse-Loire l'usine de la marine nationale à *Indret*, sur la Manche la succursale des chantiers de la Méditerranée au Havre, les *chantiers de la Loire* (Saint-Nazaire) et *de la Gironde* ont leurs forges. Dans ces lieux c'est l'industrie savante qui a sollicité le voisinage de l'industrie préparatoire; ce n'est plus un effet de la richesse du sol en matières premières. La volonté de l'homme a groupé comme il convenait l'ensemble compliqué des œuvres qui forment la métallurgie ; elle a dirigé la nature au lieu de se plier simplement à ses inspirations. Mais il y a toujours une raison géographique de cette activité, et l'anomalie n'est qu'apparente. Le Havre, par exemple, n'a ni mines de fer ni gisements houillers, rien de ce qui constitue un encouragement à l'industrie métallurgique, dans un voisinage terrestre; mais cela n'empêche point un voisinage d'autre genre, beaucoup plus important en somme, au point de vue des transports. La mer étant la meilleure des voies de communication pour l'échange des matières encombrantes et aussi la moins coûteuse, il se trouve qu'en réalité houilles et fers de la France du Nord, de la Belgique, de l'Angleterre, sont aux portes de notre grande cité marchande du Nord. Marseille reçoit à meilleur compte les minerais

d'Algérie que ceux des Alpes et du massif central ; en matière commerciale la distance est compensée par la facilité du transport et la qualité des produits.

Localisation géographique des hauts fourneaux. — Ainsi en dehors de cette exception qu'expliquent le bon marché et la commodité des transports par mer, les forges et hauts fourneaux sont répartis en France dans les régions qui recèlent de la houille et des minerais, ou seulement l'un de ces aliments de l'industrie. Au Nord une richesse surabondante en combustible minéral compense la médiocrité des mines de fer de la région ; au reste la production des fontes, fers et aciers en lingots n'est, dans ce pays d'industrie savante, qu'un prélude obligé et non une occupation principale. En Lorraine et en Champagne la production des blocs de métaux est au contraire une fonction dominante : la houille n'y est pas à portée pour susciter la naissance d'industries mécaniques ; on y prépare donc surtout, soit la matière métallique pour les usines des autres régions, soit des pièces de fonte et de forge d'un travail assez élémentaire. Le groupe du Centre, dans lequel on pourrait comprendre en somme toutes les zones houillères de l'intérieur ou de la bordure du massif central, possédant combustible et minerai, rappelle plutôt, par son genre de travail, celui du Nord. Des industries mécaniques très avancées et qui ont formé des générations d'ouvriers habiles, sont la cause plutôt que la conséquence du développement d'industries préparatoires, aujourd'hui du moins : le difficile et délicat travail de l'acier y a reçu la plus grande extension.

Les autres groupes, sauf ceux de la Seine et des départements maritimes, n'ont qu'une importance secondaire.

Les plus abondantes mines de fer de France ont enfin une distribution purement géologique qui est très nette ; elles sont réparties dans la zone de terrains jurassiques

qui se développent autour du bassin de la Seine et se prolonge dans la région de la Loire moyenne jusqu'à la lisière du massif central.

Transformation préalable des matériaux extraits des carrières. — Parmi les matériaux tirés des carrières, les uns, pierres de taille, moellons, ne reçoivent qu'un traitement des plus rudimentaires qu'on ne saurait décorer du nom d'industrie; le seul mérite de l'intervention de l'homme a simplement consisté à découvrir les couches géologiques les plus favorables à l'extraction. Les autres, marbres artistiques, albâtres, porcelaines, argiles, tirent au contraire toute leur valeur de l'habileté et de la finesse du travail humain. La part de la nature est réduite à presque rien; partant, il ne saurait y avoir localisation géographique de ces industries. La matière va chercher l'homme dans les groupes les plus civilisés; notre indépendance à l'égard du sol est complète ou du moins il s'en faut de peu. Les traditions séculaires expliquent souvent la distribution géographique des centres industriels de ce genre.

Mais il est des modes d'exploitation du sol qui sont intermédiaires entre l'extraction brute et la transformation vraiment artistique. Telle est la fabrication des *plâtres* dans le bassin de Paris. L'emplacement de cette industrie peu compliquée est déterminé par la présence, aux environs de la capitale, de couches de sulfate de chaux d'une grande abondance. Citons les importantes plâtrières de *Pantin*, de *Châtillon*, de *Noisy*, d'*Épinay*, etc., etc.

Les *fours à chaux* se sont établis dans les pays riches en carbonate de chaux, à *Bougival* près Paris, à *Vichy* dans l'Allier, enfin dans la Mayenne, où les environs de *Laval* en possèdent un grand nombre.

Le travail des *ciments* et des *chaux hydrauliques* appartient à la même catégorie ; l'emplacement des fabriques

est même plus strictement indiqué encore, puisqu'il faut, pour ces emplois, des chaux de qualité spéciale. *Boulogne*, dans le Pas-de-Calais, *Grenoble*, *Saint-Dizier* et *Vassy* produisent les meilleurs ciments. *Boulogne* doit beaucoup de sa richesse à cette industrie élémentaire.

Enfin la transformation de l'argile en *briques* et en *tuiles* exerce au même degré l'activité industrielle. Les pays les plus riches en argiles plastiques se livrent à ces travaux. Les *briques de Bourgogne* sont les plus célèbres par leurs qualités de résistance et de durée. Les départements de Flandre, d'Artois, de Picardie et de Normandie, où les carrières de pierres vulgaires de construction sont rares et qui possèdent des argiles en abondance, emploient beaucoup la brique. Au sud-ouest la fabrication est surtout active dans la Dordogne et la Vienne.

C'est là d'ailleurs une industrie qui se développe à mesure que les planchers et poutres de fer remplacent les planches et madriers de bois. La brique s'associe mieux que le moellon aux constructions dont le fer forme la charpente. A Paris même, où les matériaux sont abondants et à portée, la brique est de plus en plus employée.

§ III. — Industries mécaniques, chimiques, artistiques dérivées du règne animal.

Les industries extractives et celles qui mettent en valeur d'une manière élémentaire les produits minéraux sont sous la dépendance plus ou moins étroite des conditions géologiques ou géographiques. Or, à mesure que la valeur du travail humain, plus savant et plus complexe, tend à atteindre et même à dépasser la valeur de la matière brute, si précieuse et rare qu'elle soit, la répartition géographique des groupes industriels change de caractère. Sans doute il y a toujours avantage à fixer le travail

industriel aussi près que possible des lieux producteurs de la matière. Mais l'habileté de la main d'œuvre, l'excellence du goût comptant de plus en plus, il arrive aussi que la condition essentielle d'une industrie délicate et difficile devienne la présence de sociétés humaines où une longue tradition a développé les sciences et les arts. Le plus souvent cette condition se rencontre dans les grandes villes. Mais parfois aussi les qualités de finesse et d'habileté manuelle que réclame l'industrie contemporaine sont le privilège de populations isolées en petits groupes. loin des zones de grandes villes, et qui ont précieusement conservé dans cet isolement les traditions et les aptitudes d'un métier.

Le travail des métaux occupe en France une population ouvrière nombreuse, intelligente et d'une souplesse d'esprit à laquelle les étrangers ont souvent rendu justice en recrutant chez nous les initiateurs de leurs industries naissantes. Mais la part de force déployée par l'homme dans les emplois industriels est aujourd'hui peu de chose ; de l'ingénieur au simple ouvrier, l'homme devient de plus en plus un directeur de machines plutôt qu'un agent chargé de développer la force ; et malgré les protestations de l'ignorance, ce fait s'accentuera de jour en jour.

La force motrice. — La puissance des machines dont dispose l'industrie s'est en effet développée avec une rapidité vraiment prodigieuse. A l'aide de statistiques raisonnées et comparées, les économistes ont pu marquer les étapes de ce progrès, au moins en ce qui regarde les machines à vapeur. On ne se tromperait guère en estimant que toutes les machines fonctionnant en France, soit dans les usines, soit sur nos voies ferrées, soit sur nos navires de commerce et de guerre, représentant une force de 5 millions de chevaux-vapeur, c'est-à-dire celle

que développeraient 60 millions de créatures humaines.

C'est entre les années 1830 et 1840 que se marqua chez nous le mouvement de substitution des machines à vapeur à la main-d'œuvre. En 1850, les machines fixes déployaient tout au plus une force de 70,000 chevaux ; on passe en 1860 à 180,000, en 1880 à 550,000. Aujourd'hui cette seule catégorie d'instruments industriels met à la disposition de nos usines plus de 700,000 chevaux.

Ces forces qui sont un produit de la houille consommée, sont surtout développées, on le comprend, dans le voisinage de nos mines de combustible minéral. Ce sont les industries métallurgiques qui en font le plus grand emploi; et ces industries sortent pour ainsi dire de terre en même temps et au même endroit que la houille. Mais il y a des exceptions à cette distribution géographique de la force comme à la répartition des industries plus élémentaires dont les métaux sont l'objet. Les grandes villes, les ports de commerce, les ports de guerre où les constructions navales sont actives, absorbent aussi une bonne proportion des forces que produisent les machines.

Ensuite, ce merveilleux progrès des ressources industrielles, que nous constatons depuis quarante ans, n'est pas dû seulement aux trésors d'énergie qui dorment dans notre sous-sol national sous forme de combustible. Combien de ces chevaux-vapeurs nous viennent de l'étranger, de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la Belgique plus riches que nous en houille ! L'exploitation de nos houillères n'a pas fait les mêmes progrès que le développement de la force de nos machines. et c'est la faute de la nature plus que la nôtre. Il a donc fallu, bon gré, mal gré, emprunter, acheter cher à nos voisins le pain de nos machines.

Mais tout n'est pas pour le mieux. D'une part, chaque année apporte des découvertes scientifiques grâce aux-

quelles l'industrie devient capable d'utiliser plus sainement, plus économiquement la matière. De l'autre, il est des forces dont l'emploi est encore rudimentaire et que la géographie doit dénoncer à l'attention de nos industriels. Cette prodigalité actuelle des trésors houillers n'a-t-elle pas fait oublier les énergies naturelles de nos torrents et de nos rivières? Les chutes d'eaux, les courants fluviaux et ceux de l'air, les marées, voilà de bien précieux auxiliaires dont les services peuvent aujourd'hui se prêter à distance, se transmettre, se distribuer. Enfin, l'électricité ne donne-t-elle pas déjà son contingent de force sous forme de mouvement ou de lumière? Tout progrès qui compensera, si peu que ce soit, la médiocrité de nos houillères devra être accueilli avec une satisfaction patriotique.

Dans son état actuel, la force motrice est répartie de la manière suivante :

1° Les centres métallurgiques les plus voisins des bassins houillers, et qui, pour la même raison, sont devenus des centres d'autres industries, de la filature et du tissage en particulier, et puis des industries chimiques, en détiennent la majeure partie. La premier rang appartient sans contredit au *groupe du Nord*, qui comprend non seulement le département de ce nom, mais la vaste région qu'il contribue à alimenter de ses houilles et de ses machines, c'est-à-dire le *Pas-de-Calais*, la *Seine-Inférieure*, la *Seine*, bref la *Flandre*, l'*Artois*, la *Picardie*, une partie de la *Normandie*, de l'*Ile-de-France* et de la *Champagne*.

2° L'activité est remarquable ensuite dans les régions houillères du massif central et de ses dépendances. Il suffit de nommer les départements de Saône-et-Loire, de la Loire, du Rhône, de la Nièvre et de l'Allier. Là aussi les industries qui ont le plus besoin de forces, métallurgie, filature, tissage, se sont groupées dans le voisinage des

gîtes de combustible minéral. Le Gard se rattache aussi à cette catégorie.

3° Avant la guerre de 1870-1871, nous avions en *Alsace* un des centres les plus importants de force industrielle. Et cette riche province avait su tirer, depuis plusieurs siècles, un excellent parti des énergies naturelles. Nulle part au monde on n'a mieux aménagé les chutes d'eau, établi des moulins, discipliné les ressources de la montagne. Aujourd'hui le département des *Vosges* offre le même spectacle, et *Belfort* a recueilli une partie de l'héritage de l'Alsace perdue. Les industries de Lorraine réclament beaucoup moins de force; la métallurgie s'y applique surtout à la production brute des métaux et aux travaux assez rudimentaires de forge et de fonte, ce qui n'exige pas de grands moyens mécaniques.

On se tromperait en bornant à cette nomenclature localisée des forces fixes l'étude de la répartition des machines en France. Nos voies ferrées, nos voies navigables, nos ports, les Océans que sillonnent les navires sous pavillon français, sont autant de théâtres de l'énergie industrielle de notre pays. Et ces forces mobiles peuvent encore dans une certaine mesure être considérées suivant les lois de la distribution géographique. Quelle usine gigantesque qu'un port comme Marseille, avec sa flotte dont les navires disposent de plus de 100,000 chevaux! Et le Havre, point d'attache de ces fameux paquebots de la ligne des États-Unis, dont chacun développe plus de 5,000 chevaux! Quels trésors d'énergie représente chacune de nos escadres de la Manche et de la Méditerranée! Un groupe d'une douzaine de navires modernes représente plus de valeur mécanique que les 11,000 machines employées par notre agriculture; une flotte de 15 gros cuirassés de style récent, entourés de leur escorte de croiseurs et de torpilleurs, dépense un effort

au moins égal à celui de toutes nos usines métallurgiques réunies. Ainsi nos ports recèlent une force disponible bien supérieure à celle de toutes les machines des ateliers de terres. Les navires de commerce seuls renferment environ 1,900 machines, développant 500,000 chevaux. Que serait-ce, si l'on ajoutait le contingent des colosses de la flotte de guerre! Enfin la marine marchande du long cours, du cabotage, de la pêche met au service de l'industrie nationale la force gratuite du vent.

Tout cela n'est rien encore en comparaison des 9,000 locomotives qui sillonnent notre réseau de voies ferrées et représentent 3,500,000 chevaux-vapeurs. Le total des forces disponibles des machines françaises à vapeur, machines d'industries, machines marines, des navires de guerre et de commerce, locomotives, est d'environ 5 millions de chevaux. L'Angleterre en possède le double, les États-Unis d'Amérique plus encore, l'empire d'Allemagne une quantité analogue. En outre, toutes proportions gardées, la Belgique nous est supérieure.

Machines-outils et ustensiles divers. — A vrai dire, pour étudier en véritable géographe la distribution des fabriques de machines, d'outils et ustensiles divers, il faudrait déjà connaître tout l'ensemble du commerce français et des industries autres que la métallurgie. Et même, en procédant ainsi, on empiéterait sur le domaine de l'économie politique. Toutefois on peut s'en tenir à une classification mixte qui laissera voir à la fois la part de la nature et celle de l'homme dans la répartition et le développement des industries mécaniques.

Tout d'abord, l'agriculture, qui occupe chez nous le plus grand nombre de bras devait être appelée à profiter de la transformation contemporaine. Il faut avouer que l'agriculture française a été beaucoup plus lente que celle

de plusieurs pays voisins, comme l'Allemagne et l'Angleterre, à employer le secours des machines ; mais aujourd'hui les dernières résistances de la culture traditionnelle sont vaincus et l'usage des engins perfectionnés se développe rapidement. Toutefois, comme un bon nombre des machines agricoles comprend des constructions mécaniques assez simples, la fabrication au détail chez les petits artisans conserve de l'importance. L'industrie des machines agricoles n'a produit un groupement de forces et de population considérable que dans les zones de culture intense. Dans le Nord, où les perfectionnements de la mécanique et de la chimie ont été accueillis avec le plus d'empressement par les agriculteurs, *Saint-Quentin*, *Amiens* et *Lille*, puis *Liancourt*, dans le département de l'Oise, sont les centres de fabrication du matériel de culture. Ajoutons que l'importation anglaise contribue aussi à satisfaire les besoins de la clientèle des campagnes en cette région.

L'Ile-de-France s'approvisionne à *Paris* et à *Grignon* (Seine-et-Oise). *Bourges*, *Orléans*, *Tours* et *Nancy*, ont également des fabriques de ce genre.

Ainsi la construction des machines agricoles est une industrie qui se fixe de préférence à portée des régions qu'elle a charge de fournir. Est-ce le mode le plus pratique et le plus économique de faire face à ces besoins ? Peut-être, tant que les habitants de nos campagnes s'en tiendront, comme aujourd'hui, à l'emploi d'un matériel assez simple. Mais à mesure que les machines agricoles se compliqueront et demanderont une plus grande précision de main-d'œuvre, il est probable qu'elles seront fabriquées dans les pays d'industrie plus développée, c'est-à-dire, soit auprès des mines de houille et de fer, soit dans les grandes villes.

Les *machines-outils* qui servent à travailler les métaux, les bois, les pierres, à exploiter les mines, sont produites

dans les centres d'industrie métallurgique active, au *Creusot*, à *Saint-Chamond*, à *Rive-de-Gier*, à *Paris* et à *Saint-Denis*, à *Fives-Lille*, dans les grands ports de commerce, comme *Rouen* et le *Havre*.

Les *machines de filature* et *de tissage* sont fabriquées et montées dans les régions où s'est développée, souvent à la suite d'une longue tradition, l'industrie des tissus. Or, comme cette industrie ne s'est pas localisée en vertu de lois purement géographiques, mais a obéi à l'influence des courants commerciaux ou à celle d'habitudes contractées par certains groupes de population, on ne saurait davantage tenter une étude de la distribution géographique de l'industrie qui en est dérivée. L'industrie cotonnière reçoit ses instruments de *Saint-Quentin*, de *Rouen*, de *Belfort*, enfin de *Paris*, qui cumule tous les genres de fabrication mécanique. Pour la laine, les métiers viennent de *Lille*, *Roubaix*, *Reims*, *Sedan*, *Louviers* et *Elbeuf*. Les manufactures de soieries se fournissent à *Lyon* et *Saint-Chamond*, celles de broderies à *Nancy* et dans tout le groupe métallurgique qui l'environne. Les machines à piquer, à coudre, etc., viennent encore en bonne partie des ateliers des États-Unis d'Amérique, qui excellent en ce travail. Cependant Paris et Lyon approvisionnent déjà en partie le marché national.

La *quincaillerie* et la *chaudronnerie* occupaient jadis presque exclusivement certaines populations où le métier s'était transmis de père en fils depuis une époque très reculée. Ce n'était là qu'une médiocre et primitive adaptation du travail humain aux conditions naturelles. On peut encore citer deux de ces centres remarquables d'industrie traditionnelle, *Monistrol*, dans la Haute-Loire, *Villedieu-les-Poêles*, dans la Manche. Les grandes villes ont d'abord attiré à elles ces industries qui fournissent des objets de consommation courante, *Paris* par exemple.

Puis quincaillerie, chaudronnerie et autres fabrications analogues vont grossir le nombre des métiers métallurgiques accumulés dans le voisinage des mines de fer et de houille. Mais la centralisation n'est pas encore complète ; et on trouve encore aujourd'hui des usines de ce genre assez loin des bassins houillers : c'est que la main-d'œuvre humaine, par ses qualités de délicatesse et de souplesse, peut encore lutter sur ce terrain tant que l'emploi des machines n'aura pas atteint chez nous le prodigieux degré de minutie qu'on observe seulement dans les cités manufacturières des États-Unis. *Paris*, *Lille*, *Guise* dans l'Aisne, *Fumay* dans les Ardennes sont les centres les plus actifs de fabrication du matériel de ménage; les articles de Guise, où patrons et ouvriers, formant une sorte de « familistère », partagent les bénéfices, sont particulièrement appréciés. A *Saint-Étienne*, à *Valentigney* (Doubs), *Maubeuge*, à *Plombières* (Vosges) sont fabriqués les outils de menuisiers, de tapissiers, etc. *Rugles* (Eure) et *Laigle* (Orne) sont célèbres par leur curieuse industrie des *aiguilles* et des *épingles*, mais ne suffisent pas d'ailleurs à la consommation française, qui procure de beaux gains aux fabriques similaires de la Grande-Bretagne.

La fabrication et l'ajustage des *armes* de chasse ou de guerre peut se rattacher à ce groupe d'industries. Mais il convient de distinguer avec soin plusieurs catégories dont les lois de localisation géographique ne sont point les mêmes. Il en est qui par l'importance du poids de métal employé, par le nombre et la complexité des opérations métallurgiques de martelage, de trempe, de fonte, exigent presque impérieusement le voisinage des ressources complètes de l'industrie des métaux, c'est-à-dire en somme celui des houillères et des mines. Tel est le cas des fabriques de *canons* de gros calibre qui ont fait en France de très rapides et remarquables progrès. L'État a ses fonde-

ries et ses ateliers d'ajustage à *Bourges* et à *Ruelle* dans la Charente. Mais ces ateliers reçoivent du *Creusot* et de *Saint-Chamond* les éléments des monstrueuses pièces de 34, 37 et 42 centimètres de calibre, qui pèsent jusqu'à 80 tonnes. Les « forges et chantiers de la Méditerranée » ont aussi installé à *la Seyne* et au *Havre* d'importants ateliers d'artillerie; à *Paris* l'usine Cail est réputée pour ces travaux.

Les manufactures d'armes portatives, fusils, armes blanches, sont restées fixées dans les régions où des générations d'ouvriers s'étaient formées à ces métiers d'une grande délicatesse. Les modèles du genre sont les établissements de l'État à *Saint-Étienne*, *Tulle* et *Châtelleraull*, où plus d'un ouvrier est un véritable artiste, où l'on exécute les applications les plus merveilleuses de la mécanique. Les armes de chasse, qui exigent aussi une main-d'œuvre compliquée et fine, sortent des usines de *Saint-Étienne*, de *Paris* et de *Charleville;* les produits de Saint-Étienne ont une renommée universelle et valent ceux de l'Angleterre.

La même remarque s'applique à une série d'autres industries mécaniques qui emploient encore moins de matières que les précédentes et dont le mérite consiste uniquement dans le goût et la dextérité des ouvriers et ingénieurs. La *coutellerie* de *Langres*, de *Châtelleraull*, de *Thiers* et de *Paris* est par excellence une industrie traditionnelle qui a fait vivre des générations d'adroits artisans. La matière signifie moins encore dans la *joaillerie*, l'*horlogerie*, la *bijouterie*, l'*orfèvrerie :* à cet égard Paris a une prééminence marquée sur la plupart des grandes villes. *Besançon*, qui monte les pièces et ressorts fabriqués dans les hautes vallées du Jura, à *Morez*, *Montbéliard*, etc., développe beaucoup cette industrie et possède une école d'horlogerie. Il faudrait bien de la subtilité d'esprit pour

montrer en quoi l'étude de ces industries regarde le géographe et peut gagner par l'observation des causes physiques.

L'*imprimerie*, la *gravure* sur métaux ne méritent pas davantage de nous arrêter longtemps. Le papier, l'encre, le métal sont la moindre part de la valeur des livres et des gravures. L'imprimerie est naturellement développée dans les grandes villes ; mais elle en émigre souvent à cause de la cherté croissante de la main-d'œuvre dans les centres urbains. Ainsi les éditeurs de Paris envoient nombre des ouvrages aux imprimeries de Versailles, de Corbeil, de Sceaux, de Coulommiers, plus loin encore. Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Nancy, etc., ont aussi des imprimeries actives; toutefois Paris et les départements voisins publient plus des trois quarts des ouvrages écrits en France. La capitale est encore maîtresse en l'art de graver.

L'industrie des *instruments de musique* a son siège dans les grandes villes; la quantité de métal qu'elle emploie est trop médiocre pour nécessiter le voisinage des grandes usines métallurgiques. En dehors des grandes villes il convient de signaler quelques centres d'industries traditionnelles de ce genre, *Mirecourt*, *Couture* dans l'Eure et *Château-Thierry*.

Les *instruments de précision*, tout comme l'horlogerie, occupent surtout la main-d'œuvre des grandes villes, de *Paris* en première ligne. Mais une bonne partie des verres, lentilles, glaces, etc., provient de l'industrieuse *Saint-Gobain*.

Il peut arriver pourtant, même en matière d'industrie artistique, que l'emplacement soit rigoureusement indiqué par la nature. Ainsi les *fontes artistiques* du *Val d'Osne* doivent leur qualité particulière au minerai très remarquable de cette localité; ce travail traditionnel s'y est maintenu en pleine prospérité.

Machines servant au transport. — Une des plus grandes industries de la France est la fabrication des machines qui servent au transport par voies ferrées et voies navigables. Le métal entre dans cette fabrication pour une part de plus en plus importante. Construction de pièces métalliques, de navires ou de locomotives, l'ensemble de cette industrie a des centres communs. Mais le lieu du montage définitif diffère : les locomotives et wagons sortent tout prêts des ateliers établis près des mines de houille et de fer, tandis que les usines de l'intérieur expédient vers les ports les pièces employées aux constructions navales de quelque importance. En général les forges restent à la place que leur assigne la proximité des ressources naturelles; les ateliers et chantiers, avec un outillage permettant d'ajuster, de finir, d'assembler sont situés dans les ports. Rappelons toutefois que des établissements complets de constructions navales, avec hauts fourneaux et forges, ont été fondés sur le littoral même à cause de la facilité de recevoir à bon compte par mer combustibles et minerais de France ou de l'étranger. Ainsi le Havre et Rouen sont en somme, si l'on considère la question des prix de transport, plus proches des houillères du Pas-de-Calais que la région lorraine.

Les ports militaires, avec leurs vastes chantiers, *Toulon*, *Rochefort*, *Lorient*, *Brest*, *Cherbourg*, construisent une grande partie des coques de navires de notre flotte. *Guérigny*, dans la Nièvre, excelle à fabriquer les tôles d'acier de qualité supérieure qu'exigent ces constructions : c'est un établissement de l'État. Les machines si puissantes et complexes des navires de guerre sont usinées à *Indret* (Loire-Inférieure), autre établissement de la marine nationale. L'usine d'Indret fabrique les pièces et les envoie dans les ports où se fait le montage à bord des bâtiments.

Mais l'État ne suffit pas à préparer tout le matériel

nécessaire à la défense maritime. On commande à l'industrie privée soit des navires munis de leurs machines, moins l'artillerie, soit des machines pour ajuster aux coques construites sur les chantiers des ports de guerre, enfin des tôles, des cuirasses et divers accessoires. Pour les commandes de navires complets et prêts à prendre la mer, sauf l'armement, le gouvernement a recours à de nombreuses sociétés de constructions navales dont la plus considérable est la « Société des *forges et chantiers de la Méditerranée* », établie à *la Seyne* près de Toulon et possédant une grande succursale *au Havre*. Cette société livre des coques et des machines ; ses ateliers sont parmi les plus vastes et les mieux outillés du monde, et dignes de rivaliser avec les célèbres chantiers anglais de la Clyde. Aux bouches de la Gironde la « Société des *ateliers et chantiers de la Gironde* », celle des « *ateliers et chantiers de la Loire* » à *Saint-Nazaire*, enfin les chantiers *Normand* du Havre, connus presque à l'égal de ceux de la Méditerranée, sans rivaux en France pour la construction des torpilleurs, voilà les auxiliaires des établissements de l'État.

Les forges et grandes usines de l'intérieur contribuent aussi à fournir ce matériel. *Rouen* et *Saint-Denis* mettent sur chantiers des navires de dimensions assez faibles pour gagner la mer par la Seine. A *Paris* même la maison Cail met à l'eau des torpilleurs. *Le Creusot* et *Fives-Lille* livrent à l'État des machines pour grands navires. La même usine du Creusot jouit d'une réputation européenne pour la trempe des blindages d'acier destinés à la cuirasse des vaisseaux de fort tonnage ; ses plaques sont recherchées de préférence à celles des forges anglaises. *Saint-Chamond* usine les mêmes produits.

Tous les chantiers maritimes que nous venons de citer sont en outre les pourvoyeurs d'une partie de notre ma-

rine marchande. Mais les Compagnies de navigation ayant intérêt, lorsqu'elles emploient un matériel considérable, à construire elles-mêmes leurs navires, ont créé des chantiers spéciaux. La Compagnie des « Messageries maritimes » a les siens à *La Ciotat*, entre Marseille et Toulon; la « Compagnie générale transatlantique » a fondé un établissement à *Penhoët*, de ses cales sont sorties ces gros paquebots, merveilles d'architecture navale, qui font en moins de huit jours le voyage du *Havre* à *New-York*.

Les bateaux de fer employés pour la navigation sur les fleuves, rivières et canaux sont construits à *Rouen*, *Paris*, *Compiègne*, *Vierzon*, *Chalon-sur-Saône*, etc...

Voilà une industrie prospère en France, pas assez cependant pour suffire aux besoins de la navigation sous pavillon national. C'est encore la médiocrité des mines de houille qui pèse ici sur notre condition industrielle : on remarquera en outre que nos bassins de combustible minéral, sauf ceux de la Flandre, de l'Artois et d'Alais sont situés assez loin de la mer. Combien plus favorisée est la Grande-Bretagne qui possède en plus d'une région côtière le fer et la houille !

Le *matériel des chemins de fer*, locomotives, rails, portions métalliques des wagons, roues, essieux, bandes, etc., est fabriqué à *Fives-Lille*, *au Creusot*, à *Belfort* dans les ateliers de la Société alsacienne, enfin à *Paris* (Cail).

Industries chimiques. — Aux industries dérivées du règne minéral se rattache une partie des industries chimiques. On traite les matières minérales pour la fabrication des produits chimiques dans un grand nombre de villes industrielles. *Paris* et sa banlieue (Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers), Rouen, Lille, le Havre, Marseille, Lyon, possèdent les plus vastes laboratoires où l'on manipule ces produits. La production de l'acide sulfurique par le

traitement des pyrites de fer est très importante en France. La préparation des éléments minéraux employés en pharmacie occupe aussi un grand nombre d'usines chimiques.

Mais ce sont là des industries que nulle nécessité n'oblige à se fixer en un lieu plutôt qu'en l'autre. Il en est une qui est toute récente chez nous et s'y développe dans le voisinage des houillères; c'est celle de l'extraction des couleurs contenues dans le combustible minéral.

Industries dérivées du produit des carrières. — La richesse de nos carrières ne se borne pas fort heureusement aux matériaux qu'on en retire pour la construction des maisons et des murs. L'industrie et le goût artistique aidant, quelques pierres et sables de choix se transforment, sous la main de nos artistes et de nos ouvriers d'art, quelquefois dignes du même titre, en des objets de haute valeur, en des produits de luxe célèbres en France et à l'étranger. Le siège de ces industries n'est pas toujours strictement fixé par les mêmes causes; les unes ont intérêt, consommant beaucoup de combustible, à se tenir plus près des houillères; les autres se sont établies au lieu même où le sol leur livre la roche ou les sables nécessaires; et dans l'ordre artistique, la tradition d'habileté des ouvriers a maintenu ce qu'une loi géographique avait fait naître autrefois; souvent enfin les grandes villes, lieux de culture intellectuelle plus intense et de consommation plus considérable des produits de luxe, ont attiré ces intéressantes fabriques.

Comme exemple d'une industrie que le besoin d'une quantité considérable de combustible oblige à s'établir à proximité des houillères, on peut citer la *verrerie*, du moins la verrerie vulgaire qui doit fournir des produits à bon marché. Les matières premières qu'elle emploie, silice

ou sable, argile, carbonate de chaux, sulfate de potasse, ne sont point d'un grand prix ; mais il faut un chauffage intense et coûteux. Aussi les verreries sont-elles nombreuses dans la région houillère de la Flandre, à *Aniche* et à *Anzin.* Les noms des centres de verrerie sont les mêmes que ceux des mines de houille : cette industrie enrichit *Épinac*, *Blanzy*, *Saint-Étienne*, *Rive-de-Gier*, *Carmaux*, *Alais*, etc., etc. Mais il y a aussi des verreries dans les contrées forestières, dans les départements des Vosges, de Meurthe-et-Moselle, de la Marne, de la Seine-Inférieure et de l'Orne, enfin dans l'Aisne. *Creil*, *Quiquengrogne* dans l'Aisne, sont parmi les plus anciennes verreries de France.

Mais l'industrie de la *cristallerie* et des *glaces* veut une main-d'œuvre soignée, habile, véritablement artistique à l'occasion : elle est donc moins strictement condamnée à se développer à côté des houillères.

Notre première manufacture de glaces est celle de *Saint-Gobain*, qui date du règne de Louis XIV, puis *Cirey* (Meurthe-et-Moselle), dont la manufacture appartient d'ailleurs à la « Société de Saint-Gobain ». *Chauny* (Aisne), *Montluçon* et *Aniche* (Nord) fabriquent aussi des glaces.

Le travail de la *cristallerie* fait l'honneur de la ville de *Baccarat* (Meurthe-et-Moselle) et s'est développé dans la capitale du même département, à *Nancy* qui fabrique des cristaux artistiques. Aux environs de Paris *Clichy* et *Pantin* arrivent à produire de grandes pièces de cristaux d'ornementation dans des conditions de bon marché vraiment remarquables. *Lyon* possède aussi des cristalleries.

Les œuvres en terre cuite, brique et porcelaines, les objets en faïence occupent aussi chez nous bon nombre d'artisans. Signalons avant tout la manufacture nationale des *porcelaines* de *Sèvres*, créée au dix-huitième siècle comme établissement modèle de cette industrie d'art.

Deux départements, dont le sol recèle du kaolin d'excellente qualité, ont des fabriques de porcelaine renommées, la Haute-Vienne avec *Limoges*, la Nièvre, dont les établissements de *Nevers*, de *Vierzon* et de *Decize*, peuvent se procurer aisément du combustible. *Paris* a surtout des ateliers de peinture sur porcelaines, de dorure, d'ornementation de toutes sortes, mais reçoit les pièces à décorer des pays du cuisson, de Limoges en particulier. En somme la localisation de cette industrie, en vertu de causes géographiques, n'est point rigoureuse ; et à Limoges même, si la naissance des fabriques de porcelaine est due à la découverte d'un kaolin supérieur, leur maintien s'explique par le mérite traditionnel des ouvriers et par le talent croissant des dessinateurs de formes et des tourneurs.

L'industrie de la *faïence*, introduite chez nous par Bernard Palissy, dont les chefs-d'œuvre sont conservés au Louvre, donne deux séries de produits, d'une part des ustensiles communs, des plaques pour poêles et cheminées, etc., d'autre part de véritables objets d'art. Les faïences communes sont fabriquées dans un grand nombre de départements. Les faïences artistiques et fines, qu'on appelle souvent aussi porcelaines opaques, sortent de manufactures dont plusieurs ont leur cachet particulier et jouissent d'une grande réputation. Il y a d'abord un premier groupe de production autour de *Paris* et du département de la Seine, *Creil*, dans l'Oise, *Montereau*, dans Seine-et-Marne. Enfin *Gien* et *Briare* dans le Loiret, ont les fabriques les plus actives. A l'est, *Lunéville*, avec sa célèbre manufacture de Saint-Clément, fournit des faïences fines de grande valeur. Mais nous avons perdu dans cette région *Sarreguemines* dont l'industrie était en pleine prospérité.

La céramique française est une des plus estimées de

l'univers, non pas tant à cause de l'abondance de ses produits que pour leur caractère artistique.

Résumé. — Cette étude, si sommaire qu'elle soit, laisse voir les causes qui rendent à nos nationaux la lutte contre la concurrence étrangère si difficile. Certes la part des labeurs et de l'habileté de l'artisan, des chefs d'industrie, est aussi belle en France que dans les pays voisins. Mais nos concurrents ont de la houille en plus grande abondance et à meilleur marché, quelques-uns du moins, les Allemands, les Belges et les Anglais. Il faut beaucoup d'efforts et de sacrifices pour compenser cette grave infériorité de notre sol natal. Mais n'avons-nous pas sous les yeux l'exemple des Suisses qui ont établi, font vivre et prospérer leurs industries mécaniques dans une condition encore moins favorable que celle des nôtres?

CHAPITRE II

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE VÉGÉTAL.

La France, pays d'agriculture à la riche végétation, doit à ses ressources végétales un grand nombre d'industries. Les principales industries de cette nature ont pour but de satisfaire aux besoins de l'alimentation et du vêtement; quelques-unes sont de véritables industries chimiques. Toutes d'ailleurs ne sont pas dérivées de produits de notre sol : nous employons aussi des matières premières d'origine végétale qui ont été importées de l'étranger, fibres textiles, graines oléagineuses, bois, etc. Par suite, la localisation des industries n'est pas plus rigoureuse dans cette catégorie que dans la catégorie minérale. On remarquera enfin que les industries d'origine végétale ne forment pas à elles seules un cycle complet, comme les précédentes. L'emploi de combustible minéral et des machines métalliques qui donnent la force, s'imposent à la plupart : de sorte que la richesse minérale devient encore la condition première du développement et de la prospérité des industries que fait naître la production agricole. Leur répartition géographique ne sera donc pas seulement l'expression simple de cette production dans nos diverses provinces; les contrées bien pourvues de houille et de métaux attireront les matières végétales. Enfin les in-

dustries dérivées du règne végétal contribuant pour beaucoup à l'alimentation, au logement, au vêtement, se sont aussi souvent installées dans les grandes villes. Les causes de leur distribution en France sont donc très complexes.

§ I. — Industries alimentaires dérivées du règne végétal.

Meunerie et pâtes alimentaires. — Avec les céréales nos minoteries fabriquent la farine de différentes qualités employée à la boulangerie ou à la confection des pâtes alimentaires. Inutile de dire que la boulangerie, industrie de première nécessité, est partout répandue, et ne peut constituer un mode de fabrication en gros, puisque la plupart de ses produits sont consommés frais.

Quant à la meunerie, elle établit ses centres dans les grandes villes, ou dans le voisinage d'autres agglomérations humaines comme les places de guerre ; les ports de commerce, où se trouvent de vastes magasins de blés importés, ont aussi intérêt à se munir d'un outillage de meunerie. Il est évident enfin que les meuneries sont nombreuses dans les pays de production intense de céréales.

La meunerie est d'ailleurs une des industries qui utilisent le mieux toutes les forces que la nature met à la disposition de l'homme. Ici ce sont les moulins à vent, là les moulins à eau qui procurent l'énergie motrice, suivant le relief du terrain. Mais les grands établissements pourvus de moulins à vapeur et de meules métalliques se développent de plus en plus, car il ne s'agit pas seulement, comme autrefois, de suffire à la nourriture des régions voisines, mais de fournir vite à l'industrie et au commerce des produits finement travaillés.

Les provinces du Nord, riches en céréales, disposant

de moyens mécaniques puissants grâce à une industrie métallurgique active, possèdent les meuneries de *Lille*, *Douai* et *Arras*. *Étampes* convertit en farines les blés de la Beauce, *Meaux* ceux de la Brie; *Corbeil* puise dans ces deux régions et fait venir des provinces plus lointaines et même de l'étranger les grains nécessaires à l'alimentation de Paris. C'est peut-être aujourd'hui le plus vaste établissement de meunerie du centre de la France. La Normandie a les moulins de *Rouen*, la Bretagne ceux de *Rennes ;* enfin *Toulouse* traite les blés produits en abondance par la vallée de la Garonne.

Marseille traite les grains de l'Algérie, de Levant et de l'Inde ; *Nantes*, *Bordeaux*, le *Havre*, ceux des États-Unis d'Amérique; dans ces cas encore c'est une industrie qui s'installe aussi près que possible des lieux de production. En outre Marseille exporte sous forme de farines et de produits alimentaires variés ce qu'elle a reçu en cargaisons de grains. C'est le commerce fixant la place d'une industrie agricole.

Les *pâtes alimentaires*, macaroni, vermicelle, sont fabriquées dans les grandes villes, à *Lyon*, *Marseille*, *Paris*. Cette industrie est particulièrement prospère à Lyon et à Marseille depuis que la culture des blés durs, qui conviennent à ce genre de fabrication, s'est largement développée en Algérie.

Conserves, etc. — Les fruits sont conservés soit dans l'alcool, soit dans le sucre. L'industrie qui opère ce travail s'est fixée de préférence dans les grandes villes, à portée du consommateur.

Mais en certains cas les fruits sont traités dans la région même qui les produit en abondance et où la tradition de ce genre de manipulations, souvent délicates, s'est conservée le mieux. C'est ainsi que *Bar-le-Duc* a gardé sa

vieille et célèbre industrie des confitures de groseilles; *Clermont-Ferrand* traite, sous forme de pâtes, les abricots que donnent les campagnes voisines. La *Normandie* a maintenu son privilège de fabrication des célèbres sucres de pommes de Rouen. Voilà des industries agricoles qui ont retenu l'homme en un lieu déterminé, et l'y ont enrichi.

A la catégorie des conserves et confitures on peut rattacher la préparation du *chocolat*, mélange de sucre et de cacao importé de nos colonies. C'est encore une industrie qui recherche le voisinage des villes populeuses, où la consommation s'accroît sans cesse.

Le sucre. — Dans les pays de riche culture des betteraves, et autant que possible à portée des grandes villes et des voies de communication se sont établies les raffineries de sucre. Menacées un moment par la concurrence étrangère, les raffineries françaises ont été sauvées d'une condition précaire grâce au vote de taxes sur les sucres importés et surtout à l'encouragement des meilleurs procédés de fabrication. Il est vrai que l'État a beaucoup perdu et doit même une partie notable du déficit des dernières années tant à la diminution de l'impôt qu'aux fraudes dont quelques fabricants de sucre se rendaient coupables.

On sait l'histoire de cette intéressante industrie. A l'époque du blocus continental les sucres coloniaux de canne devinrent rares et fort chers. C'est alors que, grâce aux progrès des études chimiques, le sucre fut pour la première fois extrait des betteraves. Nous avons constaté avec quelle rapidité cette culture s'était développée en France comme dans les pays voisins. L'industrie a fait récemment de rapides progrès qui ont beaucoup profité aux fabricants, bien moins aux consommateurs, et nui à l'État.

Les raffineries de sucre ont livré à la consommation ou au commerce en moyenne 350 millions de kilogrammes de ce produit de première nécessité. La consommation du sucre est aujourd'hui cinq fois plus forte qu'au commencement de notre siècle.

L'industrie s'est placée naturellement et développée dans les départements du Nord et du Nord-Ouest, où la betterave est abondante. Le *Nord*, le *Pas-de-Calais*, l'*Aisne*, l'*Oise*, la *Somme*, ont les plus nombreuses raffineries de sucre et presque toutes les fabriques qui font subir à la betterave le premier traitement.

En outre les ports de commerce sont, pour deux raisons, des centres importants de l'industrie sucrière. Ils reçoivent des colonies françaises et étrangères les sucres de canne, de l'intérieur de la France les sucres de betterave ; ils sont donc les entrepôts naturels où se rencontrent ces deux produits de nature différente pour entrer les uns dans le commerce intérieur, les autres dans le commerce d'exportation, A côté de ces entrepôts ont été fondées des raffineries, comme celles de *Nantes*, *Marseille* et *Bordeaux*, puis *Dunkerque* et le *Havre* situées plus près des pays producteurs de betteraves. Au reste, à mesure que les progrès de la culture et de la fabrication permettaient de produire à meilleur compte et en plus grande quantité le sucre de betterave, les raffineries des ports étaient éprouvées par une crise de plus en plus intense. La loi géographique, la loi de nature donnait brutalement une prééminence sans conteste aux pays du Nord et du Nord-Ouest pourvus de houille, d'industries mécaniques et surtout de la matière première. L'intervention récente de l'État en faveur de l'industrie betteravière a aggravé cet état de choses. Colonies et ports de commerce ont beaucoup souffert.

Nous n'avons pas à énumérer ici tous les emplois du

sucre dans les industries françaises. Les pays producteurs de fruits pour leurs confitures, les pays vinicoles pour la fabrication des vins de dessert, des sirops, des boissons alcooliques, les grandes villes pour un nombre incalculable d'usages, consomment le sucre, qui redevient en quelque sorte matière première d'une nouvelle série de travaux industriels.

Ajoutons encore que la distillerie tire directement de la betterave des alcools qui entrent dans la composition des eaux-de-vie de qualité inférieure.

Les boissons ; la brasserie. — La viticulture est une véritable industrie qui a largement profité des progrès de la science, qui en abuse même quelquefois pour la fabrication de vins qui ne méritent pas ce nom. Il faudrait, pour ce dernier cas, la classer parmi les industries de produits chimiques.

Mais la manipulation normale et honnête des vins constitue déjà une industrie savante ; elle a son siège dans les grandes villes des contrées viticoles, à Bordeaux, à Montpellier, à Cette, etc... etc. Sans parler des vins de raisins secs, des boissons obtenues par un mélange des marcs avec une quantité plus ou moins grande d'eau sucrée, et d'autres vins artificiels de toutes sortes, les alcools de vins français ou étrangers sont un important objet de consommation ; enfin l'industrie du *vinaigre* est dérivée aussi en bonne partie de la viticulture.

Nos populations de l'Ouest et du Nord-Ouest fabriquent des *cidres* de pommes ou de poires (poirés). C'est là encore une industrie réelle et qui malheureusement se complique parfois, comme celle des produits vinicoles, de manœuvres frauduleuses autant que savantes.

Plus compliquée, plus réellement industrielle est la fabrication des bières, ou *brasserie*. Il ne faut pas seulement,

pour produire de bonnes bières, le voisinage des matières premières, orge et houblon, des terres favorables à ces cultures, mais une main-d'œuvre délicate et compliquée. A ce titre la brasserie est une des industries les plus curieuses de notre pays, où elle est en grand progrès. Vers 1830 on ne produisait chez nous que 3 millions d'hectolitres de bière ; aujourd'hui nos brasseries en fournissent tout près de 9 millions, et ce produit ne suffit pas encore à la consommation. Il faut en importer d'Angleterre et d'Allemagne.

Les pays de consommation sont la Flandre, l'Artois, la Lorraine et une partie de la Picardie, où la bière entre dans l'alimentation d'une manière normale et prépondérante. Là sont les houblonnières et les grandes brasseries. *Dunkerque*, *Lille*, *Cambrai*, dans le Nord, *Nancy* dans l'Est possèdent de vastes établissements de ce genre.

En outre les villes populeuses et riches, où la bière est une boisson de luxe, en fabriquent beaucoup. *Paris*, *Lyon*, *Marseille*, ont des brasseries importantes et nombreuses. Mais les produits de l'Est, d'une fabrication très soignée, sont de plus en plus recherchés dans les villes où le vin est la boisson commune. Les brasseries de *Tantonville* et de *Maxéville-Nancy* ont pu, depuis quelques années, faire concurrence aux produits allemands sur nos marchés.

Les alcools. — L'alcool est tiré par la distillerie des vins, cidres, poirés, betteraves, grains. Cette industrie a livré en 1886 près de 1,900,000 hectolitres; et le commerce étranger introduit encore chez nous, sous bien des formes, pour éluder les droits de douane, des produits de ce genre nuisibles à la santé publique.

Provenant de matières si diverses, l'alcool est fabriqué dans un grand nombre de régions agricoles. Ici c'est le « bouilleur de cru » qui extrait de sa récolte en vins,

pommes, poires, etc., la quantité qu'il déclare nécessaire à sa consommation. Là ce sont de vastes établissements qui centralisent les matières premières, fruits ou grains, et les traitent suivant les procédés les plus perfectionnés.

La fabrication des alcools, qui s'élevait à peine à 650,000 hectolitres en 1830, dépasse déjà 1,500,000 en 1870 ; en 1883 elle a atteint 2,011,000 hectolitres, et est depuis cette date en légère décroissance. Ce progrès tient d'une part à un changement des habitudes des consommateurs, chez lesquels s'est développé le goût de l'alcool dans la même mesure que l'aisance et même au delà. La crise vinicole du phylloxéra eut d'autre part pour résultat de substituer aux eaux-de-vie de vin, jadis très abondantes, des alcools industriels qui, avec addition de sucre, de jus de fruits etc... prennent les noms les plus séduisants de liqueurs de table.

Les distilleries d'alcool sont nombreuses dans tous les pays producteurs de vins, de betteraves, de pommes de terre et de fruits, mais surtout dans nos départements du Nord et du Nord-Ouest où se pressent des agglomérations urbaines considérables. Le Midi de la France, quoique ou parce que le vin est plus abondant et moins cher, consomme beaucoup moins d'alcool.

L'alcool entre pour une part importante dans la fabrication des *produits pharmaceutiques* du règne végétal.

§ II. — Industries du logement, du vêtement, du transport, dérivées du règne végétal.

Industrie du bois. — Nous avons étudié déjà la répartition géographique des forêts de France et indiqué sommairement les principaux emplois des matériaux exploités.

Les produits des forêts nationales sont loin de suffire aux nombreux usages industriels du bois.

Un premier groupe d'industries comprend les opérations qui fournissent les bois préparés nécessaires au logement proprement dit et au transport. Les *scieries* de bois, dans lesquelles les troncs subissent leur transformation en planches, se sont établies dans trois conditions différentes. Les pays forestiers possèdent un grand nombre de ces usines. Ainsi les *Vosges*, le *Morvan* sont parmi les pays qui occupent le plus d'ouvriers à ce métier; dans les Vosges les chutes d'eau sont utilisées avec beaucoup d'intelligence pour donner la force motrice. Le voisinage des grandes villes suscite aussi ce genre d'industrie; enfin dans les ports de commerce ou de guerre, les chantiers de construction de navires en bois rendent ce travail actif et prospère. Mais la substitution du fer et de l'acier aux planches s'accentue de jour en jour. Les maisons des grandes villes, les navires de fort tonnage, ont des membrures et des charpentes de fer; on réserve le bois pour les œuvres de détail. De même les compagnies de chemins de fer, qui consommaient beaucoup de madriers pour la pose des rails, commencent à employer des pièces métalliques plus durables et moins coûteuses.

Les chantiers de construction de navires en bois sont les mêmes que ceux où l'on travaille le fer et l'acier : ils ont été indiqués ci-dessus. D'ailleurs la marine militaire et la marine marchande sont obligées d'acheter à l'étranger beaucoup des bois utiles aux chantiers. Signalons pourtant l'importance des magnifiques forêts de pins de la Corse, qui produisent des pièces pour les mâtures.

La construction des *wagons* absorbe une grande quantité de planches. Mais les ateliers des compagnies, placés à côté des gares importantes, ne sont guère que des ate-

liers de montage. Pouvant transporter les matières premières au meilleur compte, ces sociétés sont affranchies des considérations géographiques. Cependant il y a quelques exemples de localisation de cette industrie : ainsi *Meung*, près de la forêt d'Orléans, fabrique beaucoup de wagons.

Les fabriques d'objets *mobiliers*, de *carrosserie*, etc., employant en somme assez peu de matériaux, et des matériaux de nature très diverse, valent surtout par le bon marché ou la finesse de la main-d'œuvre. C'est donc *Paris* qui en est le principal siège ; on y remédie à la cherté du travail humain par l'emploi de machines de plus en plus perfectionnées. Les articles de mobilier de luxe fabriqués au *faubourg Saint-Antoine*, vraie ville du mobilier dans Paris, ont une réputation universelle de solidité et d'élégance.

Il fut un temps où la richesse particulière de quelques provinces comme la Guyenne et la Gascogne en oseraies y fixait l'industrie de la *vannerie*. Aujourd'hui, sauf *Vervins*, dans le département de l'Aisne, chaque pays en fournit juste ce qui est nécessaire à la consommation locale.

Le vêtement ; industries textiles et confections. — Parmi les industries du vêtement, celles du tissage tiennent chez nous la place la plus importante. Mais elles emploient des produits que notre sol donne en quantité insuffisante ou même ne donne pas du tout ; ces végétaux sont le lin, le chanvre et le coton. Leur prospérité, leur développement rapide s'expliquent par le degré de civilisation industrielle de nos populations; leur distribution géographique a diverses causes.

Le *coton*, plante des régions tropicales et intertropicales, est précisément, de tous les végétaux textiles, celui qui

donne lieu à la plus grande activité manufacturière. Il y a un siècle environ que les premières filatures ont été établies en France ; au commencement du dix-neuvième siècle nous ne recevions pas plus de 100,000 quintaux de cotons en balles ; il en faut aujourd'hui 1,500,000, dans les bonnes années, pour occuper nos broches et nos métiers. Cinq millions de broches, soixante-seize mille métiers mécaniques travaillent cette précieuse matière ; plus de cent mille ouvriers vivent de cet état. C'est pourtant huit fois moins qu'en Angleterre, où Manchester est sans rivale.

On distingue trois groupes principaux de l'industrie cotonnière :

1° Le plus important est le *groupe de Normandie ;* la raison de cette supériorité est historique. C'est à Rouen que fut introduite la science de la filature et du tissage du coton au dix-huitième siècle, à un moment où l'Angleterre comptait déjà plusieurs manufactures de ce genre. *Rouen* conserva et développa l'habileté traditionnelle de ses ouvriers, et son commerce d'exportation sut si bien créer et maintenir une clientèle que, malgré la concurrence des pays français et étrangers riches en houille, ses produits ont un débit et une réputation mérités. Les faubourgs de *Darnétal*, *Maromme*, *Sotteville*, etc..., vivent exclusivement de cette industrie pratiquée de père en fils. *Le Havre*, *Yvetot*, *Dieppe*, ont aussi des ateliers de filature et de tissage. *Évreux* et *Gisors* dans l'Eure, *Falaise* dans le Calvados, *Flers* dans l'Orne, doivent être cités après Rouen. Fils, cotonnades, coutils, les produits les plus divers sortent des manufactures normandes et s'exportent au loin.

Les départements de la Seine-Inférieure et de l'Eure possèdent ensemble 270 manufactures, plus de 2 millions de broches et 18,000 métiers mécaniques.

Le *groupe du Nord* doit au contraire son existence et ses progrès à la présence de la houille et à l'heureuse condition des industries qu'a fait naître cet avantage naturel. Il comprend les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Aisne. Chaque région fournit des produits spéciaux : *Lille* et faubourgs, *Tourcoing*, *Roubaix* ont des filatures, mais un nombre moins considérable de métiers à tisser. *Saint-Quentin* est le centre de fabrication des percales et des guipures. *Amiens* est célèbre pour ses velours de coton.

Le département du Nord reste néanmoins le premier du groupe ; il compte à peu près 2,000 métiers mécaniques et 1,400,000 broches dans 280 manufactures.

Le *groupe des Vosges*, fragment de notre groupe alsacien qui comprenait Mulhouse, Guebwiller, Thann, emploie la force motrice des chutes d'eau : c'est la cause même de son développement. Il faut y rattacher l'industrieuse *Belfort*, reste de l'Alsace. Ses 460,000 broches et 18,500 métiers se partagent entre *Épinal*, *Saint-Dié*, *Remiremont*, *Sénones*, le *Val-d'Ajol*, etc...

La spécialité du groupe vosgien est celle des calicots et du fil.

En dehors de ces trois groupes, l'industrie cotonnière occupe encore dans plusieurs départements un bon nombre d'ouvriers. Ainsi au sud-ouest de la zone d'industrie normande, la Bretagne, le Maine, l'Anjou comptent quelques centres considérables, *Nantes*, *Cholet* et surtout *Laval*, dont les produits à bon marché s'exportent dans les colonies françaises. Mais la région la plus importante est celle de l'*Aube; Troyes* compte 50 manufactures, plus de 60,000 broches et de 2,000 métiers mécaniques; sa spécialité de « finettes » est très appréciée dans le commerce.

Nous avons vu que la culture française abandonnait de

plus en plus trois plantes textiles auxquelles on consacrait jadis des surfaces considérables : le *chanvre*, le *lin* et le *jute*. Les industries qui emploient ces fibres pour en faire des toiles, du linge gros ou fin, des tissus de choix comme les batistes et les dentelles se sont conservées chez nous en vertu de la tradition et s'y sont même développées. Mais le travail des machines perfectionnées remplace rapidement les anciens métiers ; en même temps le nombre des ouvriers va décroissant, de sorte que les manufactures de ce genre se rapprochent des centres où les industries mécaniques sont le plus en honneur. Au reste les pays du Nord de la France sont à la fois les plus riches en plantes textiles et les mieux pourvus d'outils délicats et rapides qui diminuent les frais de main-d'œuvre. Jadis ce furent les terres propices à ces plantes qui suscitèrent la multiplication des métiers ; aujourd'hui c'est la machine ingénieuse qui maintient encore quelque espace au lin et au chanvre ; et demain, le mouvement de transformation se poursuivant toujours, nous aurons encore une industrie de ce genre, réduite par la concurrence des cotonnades, mais peu ou point de cultures appropriées.

Le travail du chanvre, du lin et du jute occupe de nos jours 65,000 ouvriers qui manient 25,000 métiers à bras et 19,000 métiers mécaniques. La production des fils et tissus de ce genre est particulièrement abondante et renommée dans le département du Nord, qui possède à peu près les deux tiers des manufactures, et 10,000 métiers mécaniques sur 19,000. Les artisans de Flandre, dont la réputation remonte au moyen âge, excellent en toutes les variétés de fabrication des fils et des tissus de cette nature, depuis les fins ouvrages de *Valenciennes* jusqu'aux grosses toiles de *Dunkerque*. *Boulogne*, *Amiens*, *Saint-Quentin* viennent ensuite.

Dans l'Ouest, *le Mans*, *Laval* et nombre de villes de Bretagne fabriquent les articles communs et solides, *Alençon* des toiles délicates et des linges de luxe.

Si de pareilles industries, qui font vivre tant de millions de Français, n'intéressent le géographe que par l'histoire de leurs déplacements et de leur concentration progressive dans les pays riches en houille et en métaux, que dire de ces nombreux métiers qu'exercent nos populations laborieuses des villes et dont il serait impossible de retrouver la raison d'être dans l'étude du sol national? *Lingerie*, *confections*, *modes*, *broderie*, voilà autant de manifestations de l'habileté traditionnelle des artisans ou de la science des directeurs d'industrie. En subtilisant, pour faire rentrer dans le cadre des études géographiques tout le cycle de notre activité économique, on s'expose à bien des surprises. Qui trop embrasse, mal étreint. Contentons-nous de montrer le lien général qui unit une terre généreuse et riche à ses habitants désireux d'en tirer de jour en jour un meilleur parti.

CHAPITRE III

INDUSTRIES DÉRIVÉES DU RÈGNE ANIMAL.

Les industries dérivées du règne animal contribuent aussi pour une part importante à l'alimentation et au vêtement de nos populations. Mais, dans cette catégorie comme dans la précédente, les matières premières sont loin d'être exclusivement des produits français. Il en résulte qu'il faut voir dans ces industries bien plutôt une persistance de certaines traditions, une manifestation du génie mécanique et commercial de plusieurs groupes de provinces, que l'expression d'une sollicitation des ressources naturelles de notre sol suscitant et dirigeant l'activité de la race. Le caractère de localisation géographique de ces industries n'est donc pas toujours très clair ni très évident. Les unes, jadis suffisamment pourvues de matière première par l'élevage français, se sont maintenues en ajoutant par des importations de produits bruts le contingent nécessaire à leur fonctionnement normal ; les autres n'ont pu subsister qu'en se déplaçant, qu'en se rapprochant des centres où elles trouvaient la force motrice à bon marché et en abondance.

Industries alimentaires. — Une première industrie fort simple et primitive, mais strictement localisée par sa

nature même dans les pays riches en pâturages et en bestiaux, est celle des *fromages* et du *beurre*. Elle enrichit surtout les pays aux herbages luxuriants comme la Flandre, la Normandie et l'Ile-de-France, puis certaines régions de montagnes qui pratiquent l'élevage.

La Normandie, avec les fromages de *Camenbert*, *Livarot*, *Neufchâtel* et *Pont-l'Évêque*, occupe le premier rang. On ne saurait évaluer exactement la valeur de ses produits, qui doit être voisine de 25 millions au moins.

Le *Jura* vient ensuite; l'industrie des fromages s'y est développée avec le même succès que dans la Suisse. On y fabrique surtout le *gruyère*, fromage cuit, qui contribue tant à l'alimentation française. Le *septmoncel* est un produit de la même contrée.

La *Brie* a donné son nom à une catégorie de fromages qui sont fabriqués surtout dans les pays de Meaux et de la Ferté-sous-Jouarre, mais aussi en certaines parties de la Champagne et jusqu'en Lorraine. Elle contribue avec la Normandie à fournir la capitale de fromages frais.

Les provinces du massif central et des Alpes possèdent moins de troupeaux que les précédentes. Le fromage de *Roquefort* (Aveyron), dont la préparation rencontre dans ce coin de pays des conditions particulièrement favorables, est fabriqué avec du lait de brebis. Le *Cantal* produit aussi une assez grande variété de ces objets d'alimentation.

La chair des animaux est aussi conservée et gardée en provisions par différents procédés; on la sale, on la fume ou on la conserve à l'huile dans des boîtes hermétiquement fermées. Toutefois, sauf les opérations assez élémentaires de la charcuterie, on n'a pas beaucoup développé chez nous l'industrie de la conservation des viandes de boucherie. La raison en est simple : cette industrie ne s'établit que dans les pays où le nombre des animaux est

surabondant et suffit amplement aux besoins de la consommation locale. On conserve la viande pour l'exporter; or, non seulement nous n'avons ni assez d'animaux ni des troupeaux élevés à assez bon compte, pour exporter, mais nous sommes obligés de recevoir de l'étranger des animaux vivants et des conserves.

Il n'en est pas de même pour la pêche, qui occupe tant de milliers d'habitants de nos côtes. Les *conserves de sardines* sont naturellement l'industrie de la Bretagne, qui arme le plus grand nombre de bateaux pour cette pêche. *Nantes*, *Concarneau* dans le Finistère, *Port-Louis* dans le Morbihan, ont les principales usines de ce genre.

Nous n'avons pas à énumérer ici toutes les industries de détail qui conservent des objets alimentaires d'origine animale sous forme de pâtés, terrines, etc...; il n'y a là rien qui intéresse la géographie.

Industries textiles, du vêtement, etc... — Les industries qui emploient la peau des animaux ou *cuirs*, mégisserie, tannerie, etc..., sont de plus en plus dans la dépendance de l'importation étrangère; les cuirs des animaux abattus en France ne suffisent pas à fournir la matière première. Par conséquent leur répartition géographique sera la suivante : elles auront leur siège soit dans les grandes villes de l'intérieur, où elles trouvent à la fois abondance de main-d'œuvre et nombreuse clientèle, soit dans les ports maritimes, où la matière première apportée des pays de grand élevage est à bon marché. Le travail des cuirs consistant en une longue série d'opérations qui demandent plus d'application scientifique et de délicatesse que de force, n'a pas eu jusqu'ici un intérêt pressant à se rapprocher des régions d'industries extractives et mécaniques des bassins houillers.

Au Nord et au Nord-Ouest, *Lille*, *Rouen*, *Pont-Audemer*,

Gisors, enfin *le Havre*, ont l'avantage d'être dans un pays riche en bestiaux et de recevoir aussi par les ports de la Manche, surtout par le Havre, les peaux d'Amérique du Sud et d'Angleterre.

Paris, où l'on abat une si grande quantité d'animaux pour l'alimentation, est de ce chef abondamment pourvu, mais traite en outre des cuirs bruts ou déjà quelque peu apprêtés de l'étranger.

Au Sud-Ouest et à l'Ouest, *Nantes* et *Bordeaux* reçoivent aussi du commerce sud-américain l'approvisionnement de leurs manufactures.

Au Sud-Est, *Grenoble* et *Annonay* ont une grande réputation pour l'apprêt des cuirs de ganterie.

L'*industrie de la laine* et des lainages s'est si heureusement développée en France, qu'il a été nécessaire, malgré les perfectionnements de notre élevage, de recevoir beaucoup de matière première achetée à l'étranger. On a vu, du reste, que le nombre des moutons élevés en France avait sensiblement décru pendant la période contemporaine.

D'ailleurs l'industrie de la laine produit des étoffes si diverses, appropriées à un si grand nombre de besoins, qu'un des talents de l'industriel consiste dans le choix raisonné de la matière première ; et les troupeaux de France sont loin d'offrir à cet égard une variété suffisante. Lainages à longs poils, tissus ras, feutres, flanelles, mélanges, tels sont les principaux articles qui sortent des manufactures.

On compte plus de 2,000 établissements s'occupant du travail de la laine, peignage, cardage, filature, tissage, etc... ; de ce travail vivent 115,000 ouvriers. La force mécanique est donnée par 35,000 métiers mécaniques ; les broches sont au nombre d'à peu près 3 millions. On évalue enfin à 40,000 chevaux-vapeur l'importance des

appareils qui actionnent ce vaste mécanisme. Il y a vingt ans, avant la période de grande diffusion des machines à vapeur, les ouvriers employés étaient deux fois plus nombreux qu'aujourd'hui, trois fois plus vers 1850.

La région où l'industrie lainière est le plus active est le département du *Nord*. Ce n'est pas que la matière première y soit abondante. Mais la houille est là qui donne la force à bon marché; et par Dunkerque les cargaisons de laines de l'Amérique du Sud, de l'Australie, du Cap et de l'Algérie peuvent affluer. Aussi *Roubaix* et *Tourcoiny*, grâce aussi à l'habileté de leurs ouvriers, comptent-elles parmi les premières villes industrielles de lainages du monde entier. Au département du Nord appartiennent plus de 350 manufactures, 1,400,000 broches et 20,000 métiers mécaniques.

Au groupe du Nord, qui produit les articles pour le vêtement et les étoffes mêlées de soie, laine et coton, on peut rattacher *Amiens*, aux velours célèbres, *Abbeville* (draps) et *Saint-Quentin*.

La région ardennaise et champenoise, où l'élevage du mouton est important, possède à *Reims* et à *Sedan* deux des grands centres de l'industrie lainière. Reims excelle dans la fabrication des tissus ras et des flanelles; les draps de Sedan conservent leur vieille renommée. Le département de la Marne tient le premier rang après le Nord, avec près de 9,000 métiers mécaniques et 290,000 broches. Plus éloigné des mines de houille que le Nord, le groupe champenois a l'avantage d'une production abondante de laines indigènes.

La Guyenne et le Languedoc, dans un pays de grand élevage de moutons, possèdent peut-être la plus ancienne industrie des laines de France. Mais ces provinces n'ont point la force motrice à si bon compte que le Nord, malgré le voisinage de quelques bassins houillers comme

celui d'Alais. Le département de l'*Ardèche*, le plus actif de cette zone, a 2,000 métiers mécaniques et 270,000 broches; le *Tarn* vient ensuite. Mais on rencontre des groupes industriels dans toute l'étendue de la Guyenne et du Languedoc. *Nîmes*, *Carcassonne*, *Lodève*, enfin *Mazamet* (Tarn) sont les centres les plus actifs.

La *Normandie* tient une grande place dans l'industrie lainière, moins par le nombre de ses manufactures, de ses broches et de ses métiers, que par la réputation exceptionnelle et méritée de sa draperie. *Elbeuf* et *Louviers* sont depuis longtemps célèbres par cette industrie spéciale.

On jugera de l'importance du travail de la laine en France par la valeur des produits exportés, pour une somme qui oscille entre 350 et 400 millions. L'Angleterre seule a des manufactures de lainages plus nombreuses et plus productives que les nôtres; mais ses tissus de luxe, ses draps, malgré une active propagande dont bien des Français ont été les instruments et les apôtres cosmopolites, ne sont nullement supérieurs à ceux de Sedan et d'Elbeuf.

En revanche, malgré la concurrence de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie, nous conservons encore le premier rang dans l'art de travailler la *soie*. Cette industrie s'est placée naturellement auprès des pays qui élèvent le ver et sont riches en mûriers. Mais nos *magnaneries* ne suffisent pas à alimenter les fabriques de soieries; nous importons des soies étrangères d'Italie, de la Chine et du Japon pour une valeur de plus de 100 millions par an. Ajoutons que le travail de la soie demande, plus que tout autre, beaucoup d'habileté manuelle, de délicatesse et même de science et d'art; aussi nos dessinateurs, contremaîtres, ouvriers, ont, sur beaucoup de leurs concurrents étrangers, l'avantage d'une longue tradition.

L'industrie des soieries comprend plusieurs opérations : dévidage, moulinage, filature, tissage, et produit un grand nombre de tissus divers : rubans, étoffes rayées ou unies, taffetas, foulards, soieries brochées. Tel est l'ensemble des œuvres qui occupent 150,000 personnes, ouvriers et leurs familles, dans nos départements du Sud-Est, *Drôme*, *Ardèche*, *Gard*, *Rhône*, *Loire*, *Isère*, etc...

La filature tient la place principale dans l'Ardèche, la Drôme et le Rhône. Pour le tissage, le premier rang appartient sans conteste à *Lyon*, qui fabrique toutes sortes d'étoffes dans ses manufactures de la ville et de la campagne; plus des deux tiers de la production française proviennent du groupe lyonnais. *Saint-Étienne* a la spécialité des rubans.

On estime à plus de 600 millions la valeur des soieries qui sortent chaque année des manufactures françaises.

La France produit aussi bien d'autres tissus de grand prix ou de consommation courante : *dentelles*, *châles*, *confections* diverses. Les industries de l'*ameublement* et du *logement*, les industries intellectuelles et artistiques : imprimerie, papeterie, reliure, gravure, etc..., sont en grand honneur chez nous; mais moins encore que les précédentes elles sont sous la dépendance des conditions physiques du sol français.

Résumé et conclusion. — Ainsi des trois ordres d'industrie que nous avons distingués, l'un, celui qui extrait et transforme les matières minérales, est fixé dans des régions déterminées. Les matières sont trop encombrantes pour qu'on puisse s'écarter impunément des lois imposées par la nature. Il n'y a d'exception que pour les ports et pour les grandes villes qui exercent une attraction sur les industries mécaniques, grâce à l'abondance, à l'habileté de la main-d'œuvre, et aussi à la facilité des ventes.

Mais les régions d'industries extractives et mécaniques attirent à leur tour les autres industries dont les matières premières sont moins encombrantes.

Toutefois une tradition longtemps maintenue, ou quelque facilité naturelle autre que le voisinage de la houille (chutes d'eau) peut empêcher ou retarder l'effet de cette attraction. Les Vosges ont conservé leur industrie des filatures pour ces deux causes.

Une revue générale de toutes les industries françaises amènerait à constater que nos provinces du Nord et du Nord-Ouest sont les plus actives à cet égard. Dans le département du Nord en particulier, la richesse houillère a produit une agglomération graduelle d'industries de toutes sortes. Là est la zone industrielle par excellence. On en peut citer d'autres dans chaque région houillère autour ou à l'intérieur du massif central.

Aussi les provinces du Nord, du Nord-Ouest renferment, à défaut des plus grandes villes de France, le nombre le plus considérable d'agglomérations urbaines. Les département du Nord et du Pas-de-Calais sont caractéristiques à ce sujet. Tout y est industrie, même l'agriculture; la population est mixte et plus difficile à répartir en catégories tranchées que dans les autres régions de France.

D'ailleurs le progrès de l'industrie a produit dans notre pays un changement dans la répartition des habitants. Depuis le milieu de ce siècle jusqu'à nos jours la population urbaine n'a cessé de s'accroître aux dépens de la population agricole. Vers 1850, les campagnes possédaient les 75 centièmes des habitants de la France; les villes n'en contenaient que 25 centièmes. Aujourd'hui la population rurale représente 65 pour 100 et la population urbaine 35 pour 100 du total.

Et pourtant le progrès n'a pas été aussi rapide chez nous qu'en Angleterre ou en Allemagne. Nous ne possé-

dons pas, comme ces deux États, de riches mines d'un combustible minéral facile à exploiter.

Le désavantage de la pauvreté relative de nos mines de houille et de la cherté de leur exploitation n'est pas le seul qui pèse sur l'industrie métallurgique en France. Nos grandes usines, qui n'emploient pas seulement la fonte, le fer et l'acier, mais sont des organismes complets employant à peu près tous les métaux, ne peuvent se procurer chez nous que le fer et ses dérivés à bon compte et en quantité suffisante. Lorsque le cuivre, l'étain, le zinc, etc..., leur sont apportés, ces marchandises sont déjà grevées de deux séries de bénéfices ; les maîtres des pays extracteurs et les intermédiaires chargés du transport ont déjà prélevé une part du profit et accru d'autant le prix des matières qui nous parviennent. Or cette infériorité se fait sentir à la base même de notre industrie, pour ainsi dire : les inconvénients se répercutent donc sur toute la série des travaux auxquels nous nous adonnons. Et comme chaque jour les applications de la mécanique mue par la vapeur se généralisent et transforment des industries que l'on croyait devoir rester le privilège de la main-d'œuvre et de l'habileté humaines, chaque jour rend aussi plus sensible le défaut originel ou plutôt l'insuffisance relative de nos ressources minérales. Il y aurait donc lieu d'examiner s'il est de l'intérêt national de s'abandonner sans réserve à cette attraction, à cette fascination de la houille qui n'est pas assez abondante chez nous en proportion de notre activité industrielle. Nos savants signalent souvent quel merveilleux parti il y aurait à tirer d'autres forces naturelles emmagasinées et transmises; mais l'industrie hésite et marque parfois une méfiance ennemie du progrès. Pourtant cet avertissement venu de haut mériterait de n'être point négligé. Les industriels qui ont si longtemps raillé la routine agricole ne

doivent pas s'endormir eux-mêmes dans la sécurité d'un progrès déjà lointain, fût-il d'hier.

La transformation moderne et contemporaine des industries a amené de graves déplacements et causé des troubles passagers dans la situation économique de la France. La cause la plus frappante de ces déplacements, c'est la prépondérance de jour en jour plus marquée des industries dérivées de la houille et du fer. Ainsi la houille et le coke remplacent en bien des cas le bois pour les emplois domestiques, presque exclusivement pour les usages industriels. Le fer, en charpente et en planchers, se substitue aux bois et aux pierres dans les constructions de maisons et de navires. Peut-on citer un exemple plus saisissant de ces brusques modifications que la disparition rapide de l'industrie des meules en pierre remplacées par des meules en métal? L'attraction que les pays pourvus en abondance de houille et de fer exercent sur les populations des contrées voisines est de plus en plus forte; et il ne semble pas que cette progression soit près de cesser. C'est une sérieuse épreuve pour notre pays moins riche en ces précieuses matières que plusieurs de ses rivaux; et l'on ne pourrait résister à la concurrence d'États qui possèdent la houille à vil prix si notre agriculture d'une part, et l'intelligente habileté de nos industriels, prompts à profiter des découvertes de la science, ne compensait en partie notre disette minérale. Mais, qu'on ne s'y trompe pas; c'est le capital de la fortune nationale accumulée au prix d'efforts séculaires qu'il faudrait vite entamer si nous devenions avec trop d'insouciance tributaires de l'étranger. Il est mauvais sans doute, en matière d'industrie, de s'entêter à vouloir tirer de notre sol et de notre sous-sol des matières qu'on peut importer à peu de frais et dont l'exploitation en France dévorerait en pure perte des trésors d'activité et d'argent. Mais on ne doit pas non

plus, se berçant d'illusions sur le prochain triomphe du cosmopolitisme et de la liberté, se livrer doucement à la paresseuse habitude de trop demander au voisin. Aux jours de crise il ne serait plus temps de remonter le courant. Se conduire avec les autres peuples en amis, mais comme s'ils devaient être demain nos ennemis, est une règle de prudence élémentaire en économie politique comme en diplomatie.

TROISIÈME SECTION

LE COMMERCE.

CHAPITRE PREMIER

LES VOIES DE COMMUNICATION, ROUTES ET CHEMINS DE FER.

§ I. — Les routes.

Condition naturelle. — Notre pays est très heureusement disposé pour l'établissement des voies de communication nécessaires au commerce. Point de chaînes de montagnes, point de massif si épais ou si étendu qu'on ne puisse vaincre ou tourner. Le massif central est entouré de plaines; on passe aisément et sans pentes abruptes d'un domaine fluvial dans l'autre, de la Seine à la Saône et à la Loire, de la Loire au Rhône. Si les Pyrénées nous séparent de l'Espagne sur une grande étendue, les deux extrémités offrent des passages; par les ramifications des vallées alpestres les routes et les voies ferrées ont pu se glisser et passer d'un versant des Alpes à l'autre; la trouée du Rhône, entre les Alpes et le Jura, qui d'ailleurs est franchi maintenant, est une issue entre les domaines du

Rhône et du Rhin, entre la France et la Suisse. Enfin à l'Est et au Nord-Est, ce qui était un danger pour la défense nationale devient un avantage pour le commerce. Routes, canaux, chemins de fer, passent sans peine de France en Allemagne, et plus aisément encore aux Pays-Bas.

Rappelons encore combien la France est favorisée par l'exposition de ses rivages qui regardent au nord vers l'Angleterre, à l'ouest vers le nouveau monde, au sud vers l'Afrique, où se développe une nouvelle France. La nature nous a donné les éléments d'une grande prospérité commerciale sur mer comme sur terre. Voyons comment nous en avons profité.

Voies, routes. — La première tentative de construire sur le sol de notre pays un réseau de routes date de l'époque romaine. On a retrouvé sur bien des points la trace de ces travaux d'art dont les vainqueurs dotèrent la Gaule ; mais on est loin de connaître encore l'extension du système de voies de cette époque.

Les Romains avaient d'abord songé à se mettre en relations avec la Gaule à travers les Alpes pour se ménager les moyens d'intervenir rapidement et d'étouffer les révoltes ; puis, le pays une fois pacifié, ils le relièrent au Rhin par des routes militaires afin de réprimer les invasions germaniques.

Mais une grande route de commerce mettait en communication la Méditerranée et le détroit qui s'étend entre la Gaule et la Bretagne : elle suivait le cours du Rhône et de la Saône, franchissait le seuil montagneux vers Autun pour couper ensuite les cours moyens de la Seine et de la Marne, touchait Reims, Soissons, Amiens et aboutissait à Boulogne. Les étapes principales de la région du Rhône étaient Arles, Tarascon, Vienne et Lyon. Cette grande ligne de traverse était celle qu'avaient employée les Phé-

niciens quand ils allaient chercher l'étain dans les parages de la Grande-Bretagne.

Le réseau des routes de France fut ébauché, depuis le début des temps modernes, par les ministres de princes réformateurs comme Louis XI, Henri IV et Louis XIV. Dès Philippe-Auguste le nombre des routes en bon état s'était accru. Mais c'est seulement au cours des deux derniers siècles que l'on s'applique à créer un système harmonieux et logique de voies de communication. Citons l'œuvre du contrôleur général Orry. La classification de nos routes est due à la loi du 11 décembre 1811.

Les *routes nationales* ont aujourd'hui un développement de 38,000 kilomètres, les *routes départementales* de 34,000, les chemins vicinaux de 600,000. Le *tonnage utile* exprimant la circulation sur l'ensemble du réseau est d'environ 6 milliards de tonnes. On peut dire qu'il est peu de pays où les routes et les chemins soient mieux entretenus que chez nous. Le réseau français est d'ailleurs le plus développé, non seulement de l'Europe, mais du monde entier; c'est l'Allemagne qui se rapproche le plus de la France.

Si l'on remarque que nos voies navigables forment aussi un réseau considérable, que les voies ferrées sont très nombreuses sur notre sol, restreignant beaucoup le rôle des routes, on trouvera que les communications sont bien assurées : c'est le *réseau rural*, celui que le progrès des moyens de transport rapides a le moins déprécié, qui laisse le plus à désirer.

Les routes sont surtout nombreuses dans les régions d'agriculture et d'industrie intense comme le Nord et le Nord-Ouest. On comprend aussi que la richesse d'une région en chevaux de traits est un indice sûr de la nécessité des routes et de leur active exploitation. Flandre, Normandie, Lorraine, Bretagne, Poitou, sont dans ce cas.

Mais en somme les routes, depuis quarante ans, tendent

de plus en plus à devenir de simples affluents des voies ferrées. Par suite, le réseau dont la circulation s'est le plus réduite est celui des routes nationales; les chemins de fer ont absorbé la presque totalité des transports à grandes distances. Les routes départementales et rurales, les artères qui unissent les grandes villes aux cités environnantes, les rues des cités populeuses, voilà les chemins qui ont pu conserver une active circulation.

L'amélioration des cours d'eau navigables, la multiplication des canaux qui peuvent lutter contre les voies ferrées pour le transport lent des matières encombrantes, a aussi porté une grave atteinte à l'ancienne industrie du trafic de grand parcours sur les routes.

§ II. — Les voies ferrées.

Aperçu général. — Les communications par voies ferrées, qui ne peuvent s'établir, au moins d'une manière fructueuse, que dans des pays où les pentes sont modiques et bien ménagées, ont trouvé en France des conditions de développement très favorables. Par les régions de plateaux de la Bourgogne on peut passer, sans rencontrer d'accidents de terrain trop marqués, du domaine de la Seine dans celui du Rhône. De la Garonne à l'Aude la dépression de Naurouse, qui a permis le passage à un canal, est accessible à plus forte raison aux voies ferrées. Le massif central, grand obstacle entre les pays qu'arrose la haute Loire et le Languedoc, n'a pu tenir devant les progrès de l'art des ingénieurs : les Cévennes ont été franchies ou trouées.

Entre la France et les États voisins le relief offrait des obstacles de diverse valeur. Tandis qu'au nord les Pays-Bas de la Belgique pouvaient être facilement reliés à notre territoire à travers des plaines ou des plateaux médiocres,

le Jura nous séparait rigoureusement d'une partie de la Suisse. Le plateau lorrain, les Vosges et la Forêt-Noire, sont beaucoup moins nuisibles à l'établissement de rapports entre la France et l'Allemagne. Le rempart des Alpes, graduellement approché par les longues vallées des affluents du Rhône, a été vaincu et percé en son point le plus étroit. Les Pyrénées, tournées à l'est et à l'ouest par la zone littorale, seront bientôt perforées comme les Alpes. En résumé notre pays a réussi, sans sacrifices exagérés, à souder ses voies ferrées à celles de l'étranger.

Il y a soixante ans que le premier chemin de fer a été construit sur le territoire français (1828) ; l'origine de notre vaste réseau c'est l'humble voie ferrée à traction de chevaux qui unissait Saint-Étienne à Lyon et à Andrézieux pour le transport de la houille. Il fallut quelques années encore pour adopter l'usage de la locomotive qui remorqua en 1837 les trains de la petite ligne de Saint-Germain. Dès 1850 on comptait plus de 3,000 kilomètres de voies ferrées, près de 10,000 en 1860, plus de 17,000 en 1870. C'est alors que la progression du réseau français devient rapide. Il restait du terrain à gagner sur nos voisins en cette matière ; on le regagna, un peu trop vite peut-être et au prix de sacrifices considérables accumulés sur un petit nombre d'années. A la fin de 1880 ce développement atteignait 26,000 kilomètres ; il est aujourd'hui de plus de 33,000. L'Allemagne possède un réseau légèrement supérieur au nôtre (37,700), ce qui doit être, puisque la superficie de cet État est plus grande que celle de la France ; la Grande-Bretagne nous est inférieure de peu en apparence, supérieure en réalité, puisque, moins développée en surface, elle peut en outre demander à la mer plus de services qu'un pays de dimensions symétriques et massives. En suivant la même méthode d'appréciation on calculera que les États-Unis d'Amérique, avec leurs 205,000 kilomètres,

sont moins bien desservis que les contrées de l'Europe centrale et occidentale. Mais en revanche la petite Belgique, avec 4,500 kilomètres, nous devance de beaucoup pour la commodité des moyens de transport.

Le réseau, tel qu'il fut conçu à l'origine, quand on partagea le territoire national entre les grandes compagnies qui se chargeaient, moyennant garantie, de le construire et de l'exploiter, devait avant tout relier à la capitale toutes les provinces de France. Bref, ses auteurs avaient pour but de faciliter les communications à l'intérieur. On comptait bien aussi mettre Paris et le reste du pays en rapports avec les États voisins. Mais c'est seulement plus tard, lorsque de grands courants commerciaux s'établirent, qu'on s'appliqua à donner plus de cohésion et de solidarité à ces groupes qui étaient naturellement portés à l'isolement et à la poursuite d'intérêts particuliers. Ce travail de rapprochement, si conforme à l'intérêt national et à la structure géographique de la France, est précisément l'œuvre des dix dernières années. Nous sommes mieux armés aujourd'hui pour la concurrence économique contre nos voisins. Et enfin, chaque maille ajoutée à ce réseau est un nouvel appoint de force militaire.

L'État et six compagnies se partagent d'une manière fort inégale les voies ferrées de la France :

1° La compagnie du Nord;

2° La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée;

3° La compagnie du Midi;

4° La compagnie de l'Ouest;

5° La compagnie de l'Est;

6° La compagnie d'Orléans.

Le partage s'est fait d'une manière géométrique et n'a pas été inspiré par des considérations géographiques bien profondes. On a distribué l'espace en éventail autour de la capitale et constitué un réseau original dans la région

du Sud-Ouest, qui paraissait la plus excentrique. Les inconvénients ont été singulièrement compensés par ce fait que Paris se trouvait être un lieu de passage remarquable en même temps que la capitale politique, de sorte que la symétrie administrative et l'harmonie géographique étaient en relations assez étroites. Il faut ajouter que, dans le détail, et à propos de questions multiples qui ont surgi au cours de l'exécution progressive des réseaux, d'éminents ingénieurs, chargés des enquêtes, ont toujours considéré l'intérêt général en même temps que l'intérêt des compagnies. Mais les coûteux travaux de raccordement qui se sont imposés de nos jours sont plutôt un legs obligatoire du passé qu'une fantaisie des auteurs de plans contemporains. Et à l'origine, qui pouvait se vanter de prévoir les révolutions multiples et rapides qui modifieraient les rapports des peuples du continent et les lois du transit?

Nous n'avons pas à donner ici une nomenclature complète de nos lignes de voies ferrées : il suffira de faire ressortir l'importance géographique de chaque partie du réseau, d'en montrer le rôle économique, bref, d'en indiquer la fonction dans l'ensemble de la vie nationale et internationale.

1. **La compagnie du Nord.** — La compagnie du Nord est chargée de l'exploitation des voies ferrées qui couvrent la Flandre, l'Artois, la Picardie, une partie de l'Ile-de-France et la lisière orientale de la Normandie. C'est un domaine qui ne représente pas la dixième partie du territoire, et pourtant son réseau atteint une longueur d'environ 3,500 kilomètres, c'est-à-dire beaucoup plus que la part proportionnelle à sa superficie. Jetez un coup d'œil sur une carte des chemins de fer, et vous constaterez que le réseau n'est nulle part plus serré de mailles, plus articulé que dans la région du Nord.

Cette Compagnie exploite les lignes suivantes reliées entre elles par des voies transversales :

1° Paris au Tréport par Beauvais;

2° Paris à Calais par Amiens;

3° Paris à Dunkerque par Amiens, Arras et Hazebrouk;

4° Paris à Lille (et Anvers) par Amiens et Arras;

5° Paris à Maubeuge par Creil et Saint-Quentin;

6° Paris à Hirson par Laon.

En somme la *configuration de la contrée desservie* est éminemment favorable au tracé de ces voies ferrées. Le relief du pays de Bray, de l'Artois et de la Thiérache n'est pas important; le plateau ardennais est presque en dehors du domaine de la compagnie du Nord, sauf vers Hirson, où l'on en rencontre les premières et faibles pentes. Les pays plats prédominent de beaucoup et des vallées largement développées ouvrent des communications entre les régions hydrographiques d'inclinaison différente. La ligne de Paris au Tréport utilise les vallées de l'Oise, du Thérain et de la Bresle, n'ayant à franchir qu'un seuil médiocre et de peu d'épaisseur dans le pays de Bray. De Paris à Calais par Amiens et Boulogne, la voie ne rencontre que les pentes molles du Boulonnais et passe sans peine de la vallée de l'Oise à celle de la Somme. Le chemin d'Amiens à Dunkerque par Arras aborde plus franchement le plateau d'Artois. Les deux branches orientales qui gagnent Maubeuge et Hirson utilisent la large vallée de l'Oise ; tout au plus faut-il signaler entre Saint-Quentin et Cambrai le passage du faîte de la forêt de Bohain. Ainsi le rôle géographique du réseau du Nord consiste à assurer les communications entre le bassin de la Seine et ceux de la Somme, de l'Escaut et de la Meuse. Les travaux d'art à exécuter en des pays généralement plats n'ont pas été très dispendieux; on peut signaler comme une exception le tunnel important qui troue entre Soissons et Laon un plateau trop

abrupt et trop peu entaillé pour permettre l'établissement de rampes.

Le réseau du Nord est en outre d'une grande *valeur internationale.* Il est le lien des relations de la France avec la Grande-Bretagne et la Belgique, relations de première importance. Enfin, combiné avec le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, il forme une partie de la grande artère de transit, qui sillonne notre territoire entre la Manche et la Méditerranée, la porte d'entrée des voyageurs et des marchandises anglaises qui recherchent le plus court isthme du continent européen pour gagner la Méditerranée et les Indes; combiné avec le réseau de l'Est, il livre passage aux trains qui de Calais font le service trans-continental soit pour Vienne, la vallée du Danube, Constantinople ou Salonique, soit pour le Saint-Gothard et Brindisi. Sa désignation, comme territoire de transit, est donc profondément naturelle.

Les départements traversés par le réseau du Nord sont parmi les plus riches et les plus peuplés de la France; les *aliments du transport*, marchandises et voyageurs, sont par suite fort abondants. L'agriculture fournit aux trains du Nord des céréales, des betteraves, des pommes de terre. Les bestiaux forment aussi un appoint, et non seulement les produits agricoles s'échangent à l'intérieur de la région desservie par le réseau du Nord, mais ils sont encore dirigés vers les ports pour parvenir sur le marché anglais. Ce n'est pas là toutefois ce qui explique l'activité prodigieuse des transactions par voies ferrées. Les chargements des convois sont assurés bien mieux encore par les industries extractives et métallurgiques; la houille du Nord et du Pas-de-Calais se répand par ces lignes qui s'entre-croisent dans toute la France du Nord-Ouest et jusqu'à Paris, puis dans l'Est dont les minerais forment un fret de retour avantageux vers les usines flamandes. Les fontes, les fers,

les aciers, les machines, tous les produits industriels fournissent de riches cargaisons aux wagons du Nord.

Ce n'est pas tout. Les houilles, les minerais et toutes les provenances de l'industrieuse Belgique, qui entretient de si actives relations avec la France, empruntent le réseau flamand, artésien et picard pour se répandre dans nos autres provinces. Puis c'est l'Angleterre dont les matières premières et les objets manufacturés nous arrivent en bon nombre à Dunkerque, Calais et Boulogne, et suivent en trains à destination de notre pays ou des contrées voisines. Enfin les cotons de l'Amérique du Nord, les laines de l'Amérique du Sud, de l'Australie, les minerais de l'Algérie, affluent à Dunkerque pour alimenter l'industrie métallurgique et textile.

La supériorité du réseau du Nord apparaîtra plus clairement encore, si l'on songe que ses voies sillonnent la région de France la plus riche en canaux. Or malgré l'intensité du trafic de ces artères navigables, on ne connaît pas de provinces de notre pays où l'on voie les trains de wagons lourdement chargés se succéder à intervalles plus rapprochés. Les matières et objets manufacturés à transporter sont en telle abondance que chemins de fer, canaux, routes, cabotage, y suffisent à peine.

Ajoutons que nul réseau n'a un mouvement de voyageurs plus intense. En ce pays riche on se déplace aisément; les relations d'affaires, multiples et enchevêtrées, s'établissent entre négociants, industriels, armateurs qui vont et viennent sans cesse, les uns sollicitant la clientèle, les autres stimulant la production. Il n'est pas jusqu'aux voyages d'agrément et de curiosité qui ne contribuent à la fortune de ce précieux réseau du Nord. Qui ne se rend compte de l'importance du contingent des voyageurs anglais qui veulent visiter l'Europe continentale sans s'exposer aux ennuis d'une longue traversée et trouvent leurs

wagons de luxe à la sortie du rapide navire qui les a entraînés de Douvres à Calais ? puis les Français et beaucoup d'étrangers qui font le trajet en sens contraire, venant souvent des pays lointains du Levant ou de l'Extrême-Orient ?

Aussi la compagnie du Nord est-elle la première des compagnies françaises et une des premières du monde par l'importance de son trafic et de ses recettes. On évalue ses recettes brutes kilométriques à plus de 50,000 francs, ses recettes nettes à plus de 24,000. En dehors de sa gare de Paris, qui est fort active, celles d'Erquelines, Dunkerque, Lille, Boulogne, Sens, Laon, Amiens, figurent parmi les plus riches entrepôts de toute la France. Le tonnage des marchandises transportées atteint 1,863,000,000 de tonnes kilométriques, inférieur seulement à celui du réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, mais supérieur encore si l'on établit la proportion exacte entre le tonnage et la longueur du réseau. La compagnie du Nord est enfin supérieure à toutes les autres par le nombre proportionnel des voyageurs qui fréquentent ses wagons ; ramenés au parcours de 1 kilomètre sur l'ensemble du réseau, ils ont dépassé le chiffre de 1,066,000,000 en 1886 (chiffre brut, 29 millions).

II. **La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.** — La compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée n'a pas, comme la précédente, un réseau couvrant de mailles multiples un groupe homogène, ramassé et compacte de provinces. Les pays qu'elle dessert sont fort différents les uns des autres d'aspect, de relief, de productions. Avec un fragment de l'Ile-de-France son lot comprend le Nivernais, la Bourgogne, la Franche-Comté, le Bourbonnais, l'Auvergne, le Dauphiné, le Languedoc et la Provence, qui offrent les plus frappants contrastes aux voyageurs. C'est à peu près un quart de la France, sil-

lonné par un ensemble de lignes dont le total atteint 7,800 kilomètres, donc moins de deux fois la longueur du réseau du Nord sur une étendue qui est presque trois fois plus considérable.

On peut distinguer deux lignes principales :

1° Paris à Lyon et à Marseille par Melun, Montereau, Tonnerre, Dijon, Mâcon, Valence, Avignon;

2° Paris à Nîmes et à Cette par Moret, Montargis, Nevers, Moulins, Saint-Germain-des-Fossés, Clermond-Ferrand, Alais, Montpellier.

De la première ligne se détachent vers l'est trois embranchements principaux qui assurent nos communications avec la Suisse et l'Italie :

Le premier, de Dijon à Neufchâtel par Dôle, Mouchard et Pontarlier;

Le deuxième, de Mâcon ou de Lyon à Turin par Chambéry ou à Genève par Culoz;

Le troisième, de Marseille à Nice, Vintimille et Gênes par la côte.

La seconde ligne est reliée à la première par une série de voies transversales dont les plus importantes mènent de Nevers à Chagny et de Saint-Germain-des-Fossés à Lyon, enfin de Nîmes à Tarascon.

La *configuration du pays* desservi est très diverse. Les vallées de la Seine, de la Saône, du Rhône, de la Loire moyenne et de l'Allier, forment le tracé des deux lignes principales. Mais il faut que, d'une part, le seuil des monts de la Côte-d'Or soit franchi, de l'autre que de la vallée de l'Allier à celle du Gard la barrière des monts du Vivarais, autrement épaisse et compacte, soit coupée. Les courbes des deux grandes lignes sont curieuses à suivre à cet égard.

La ligne de Paris à Lyon et à la Méditerranée, après un trajet de médiocre inclinaison dans les vallées de la Seine

et de l'Yonne, aborde la zone des plateaux de Bourgogne par le couloir de l'Armançon et atteint la cote de 405 mètres à Blaisy. Là, pour gagner la vallée de l'Ouche, il lui faut percer le Tasselot, au point de sa moindre largeur par un tunnel de plus de 4 kilomètres. A Dijon on est encore à 246 mètres d'altitude ; à 162 mètres en pénétrant à Lyon, car l'inclinaison de la plaine de la Saône est médiocre. De Lyon à la mer il faut donc encore franchir une assez forte série de pentes de la rapide vallée du Rhône.

Le trajet de Paris à Nîmes par le Bourbonnais, l'Auvergne et le Languedoc, est encore beaucoup plus accidenté. Par les vallées de la Loire et de l'Allier inférieur on gagne lentement une altitude d'environ 240 mètres vers Saint-Germain-des-Fossés. Clermont atteint déjà 338 mètres, Langeac près de 500. L'ascension continue par la haute vallée de l'Allier, où l'on rencontre, entre les monts du Velay et les monts de la Margeride, quelques-unes des pentes les plus rudes de l'intérieur de la France. Quand la voie perce enfin le rempart cévenol près de Villefort, elle doit franchir encore à la descente languedocienne une série de gorges.

A l'est ce sont les escarpements du Jura qu'il a fallu vaincre entre Pontarlier et Neufchâtel, Besançon et la Chaux-de-Fonds.

Enfin dans la région alpestre entre Chambéry et le pied des monts que troue le tunnel du Cenis (12 kilomètres 1/2) on passe par la Maurienne de 270 à plus de 1,200 mètres en un trajet de quelques heures (moins de trois).

Cette condition de relief a amené la compagnie de Lyon à de grosses dépenses en œuvres d'art et en terrassements pour l'établissement de son réseau. En outre les dépenses de force motrice sont beaucoup plus considérables que dans la moyenne des régions françaises. Sur une somme

de 11 milliards et demi que les capitaux français ont versée pour la construction des voies ferrées, le réseau de Lyon a absorbé plus de 3 milliards 600 millions, c'est-à-dire près du tiers, tandis qu'il ne représente pas le quart de la longueur des voies construites. Le coût moyen du kilomètre a été de 522,000 francs pour la préparation et la pose de la voie, c'est-à-dire à peu près 100,000 francs de plus que sur les autres réseaux, 120,000 francs de plus que sur le réseau de l'Est. Enfin la traction exige des machines de grande force et une dépense plus considérable que partout ailleurs.

Citons parmi les travaux d'art du réseau de Paris à la Méditerranée, d'abord le grand tunnel, dit du *Mont-Cenis*, qui perce les Alpes à la base du col de Fréjus. Long de 12 kilomètres et demi, il a été construit de 1866 à 1871. Près de Marseille le *tunnel de la Nerthe* (4 kilomètres 700) passe sous les monts de l'Étoile. Enfin les monts d'Auvergne sont franchis par les voûtes du *Lioran* ménagées dans la région du Cantal, les Cévennes par une série de passages souterrains creusés entre *Arvant et Nîmes*.

Mais le *trafic* de plusieurs des régions desservies est actif et rénumérateur. La compagnie de Lyon, par son développement en latitude et en superficie, met en relations des provinces très diverses de végétation et de produits. Elle donne au Sud-Est les céréales, les bestiaux, bref toutes les denrées agricoles de la France ; aux gens du Centre et du Nord elle apporte les vins, les huiles d'olives. Les matières minérales, métaux et houilles, ne font point défaut sur son vaste parcours, ni les chargements de machines, de fers marchands, de tôles : le Creusot, Saint-Étienne, Saint-Chamond, Alais, la Grand'Combe, Decize, sont ses tributaires pour les transports de matières encombrantes et de produits manufacturés. Que dire des industries dont les noms de Lyon, de Saint-Étienne, du

commerce d'une région qui possède Marseille? Ainsi, comme le réseau du Nord, le réseau de Lyon traverse des provinces où l'activité industrielle et commerciale est intense, où l'agriculture, par sa variété même, donne lieu à de fructueux échanges.

Là ne se borne pas son rôle, et l'on peut dire que la fortune de cette compagnie tient beaucoup plus encore au *transit* des marchandises venues des colonies françaises et de l'étranger. En première ligne l'Algérie, prolongement de la France méditerranéenne, contribue à charger ses wagons de céréales, de bestiaux, de laines, de minerais, qui s'en vont dans toutes les provinces arrosées par le Rhône et la Saône. La Tunisie augmente chaque année ces transactions ; le Maroc y ajoute un contingent qui a sa valeur. Les colonies de l'Indo-Chine et de l'Océanie concentrent aussi leurs apports à Marseille.

Que l'on ajoute à ces éléments de prospérité tout le fruit d'un vaste commerce international. C'est la voie de Paris à Lyon et à la Méditerranée qu'empruntent les marchandises suisses que nous importons, denrées agricoles, étoffes, celles de l'Italie, bestiaux, huiles, vins, soies. A Marseille s'accumulent dans les entrepôts qui les distribuent en France les céréales de Russie, de Roumanie et de Turquie, les raisins secs de Grèce et d'Asie-Mineure, les figues, laines, cotons, bref, le contingent du Levant tout entier uni à la France par des relations séculaires. L'Inde avec ses blés et ses cotons, la Chine avec ses soies et son thé, l'Australie aux belles cargaisons de laines, envoient aussi leurs riches produits à l'entrée de ce couloir de la vallée du Rhône : la Réunion, Maurice, Madagascar, l'Afrique orientale, prennent la même voie pour trafiquer avec la France. Il n'est pas jusqu'à l'Afrique occidentale qui n'ait établi à Marseille son marché de graines oléagineuses.

La France ne participe pas seule à cette distribution. Le

réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée ouvre aussi ses mailles au transit internationnal. C'est sur ses rails qu'une partie des marchandises de la Suisse gagne les ports de l'Atlantique pour être embarquées à destination de l'Amérique, et réciproquement. Mais l'importance de ce transit est dépassée de beaucoup par le commerce destiné à l'Angleterre à travers l'isthme français, vieille route des négociants phéniciens, grecs et romains dans l'antiquité. Malgré la concurrence de Salonique, Brindisi, Trieste et Gênes, et les prophéties intéressées de l'étranger, le transit entre Marseille et Calais a conservé quelque activité.

Le mouvement des voyageurs surtout est resté remarquable, quoique le Saint-Gothard ait fait tort au Cenis et modifié les habitudes des touristes qui se dirigent vers l'Italie. Marseille garde toujours sa clientèle de voyageurs à destination du Levant, de l'Égypte, des Indes, de la Chine, de l'Indo-Chine et de l'Australie, et par suite la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée bénéficie de la continuation des mêmes rapports.

Ainsi doté d'éléments de richesse de toutes sortes, le réseau donne lieu à une exploitation fort avantageuse, bien qu'il desserve quelques régions pauvres de la France. La ligne Paris-Dijon-Lyon-Marseille est l'égale des deux lignes du Nord qui aboutissent à Lille et à Maubeuge. Le produit net kilométrique de l'exploitation est de 26,000 francs, très inférieur au produit moyen du Nord, très supérieur à celui des autres lignes. Les gares les plus importantes, Lyon, Marseille, le Creusot, Nice, Saint-Étienne, Dijon, le cèdent toutes à celle de Paris-Bercy ; mais l'entrepôt de Lyon est de beaucoup le premier de toutes nos provinces.

Les différentes lignes ont transporté 39 millions de voyageurs; et si l'on ramène ce nombre au parcours d'un kilomètre sur l'ensemble du réseau, on obtient 1 milliard

716 millions. Toutes proportions gardées, c'est une moyenne inférieure non seulement à celle de la compagnie du Nord, mais encore à celle de l'Ouest. Cela tient à l'infériorité des lignes qui traversent des régions pauvres comme les Alpes et les vallées du massif central. La voie principale de Paris-Dijon-Lyon-Marseille est aussi fréquentée que les plus actives du Nord.

Avec un tonnage de 3,650,000,000 de tonnes kilométriques de marchandises, la compagnie de Lyon est la première des compagnies françaises, et, toutes proportions gardées, elle est à peine inférieure de $\frac{1}{10}$ à celle du Nord. C'est un admirable résultat si l'on considère que ce réseau sillonne deux des contrées les plus pauvres de la France. Mais c'est par excellence le réseau colonial et international de notre pays : on doit, pour le bien connaître, l'étudier dans son rapport avec le commerce maritime.

Il a sur le Nord un avantage : les voies navigables, fleuves, rivières et canaux, ne peuvent lui faire qu'une très faible concurrence. On sait en effet les difficultés de la navigation du Rhône.

III. **La compagnie d'Orléans.** — La compagnie d'Orléans est l'intermédiaire entre les deux riches régions de la Seine et de la Garonne par la Loire moyenne et la trouée du Poitou. Les pays dont elle assure les communications sont de relief très variable ; mais le contraste est moins violent qu'entre les pays sillonnés par le réseau de Lyon. Les plaines et les plateaux forment la majeure partie de son domaine. Orléanais, Touraine, Anjou et Basse-Bretagne d'une part, Berri, Poitou, Saintonge et Guyenne de l'autre, voilà un parcours facile de deux des lignes dont elle se compose ; Marche, Limousin, Auvergne, voilà les pays accidentés où la construction et l'exploitation sont coûteuses. La zone de drainage commercial de la compagnie

d'Orléans est presque aussi développée en superficie que celle de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. Mais la longueur du réseau, 6,000 kilomètres est sensiblement moins grande.

Il y a trois lignes principales :

1° Paris à Tours, Angers, Nantes et Saint-Nazaire;

2° Paris à Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux;

3° Paris à Orléans, Châtauroux, Limoges, Périgueux, Agen.

La première ligne passe sans aucun obstacle important, du domaine de la Seine à celui de la Loire; le rempart du plateau d'Orléans, que certains géographes ont imaginé pour obtenir une description symétrique des lignes de partage des eaux et des bassins, est tout simplement une plaine.

La ligne de Paris à Bordeaux n'a guère de pentes plus rapides à vaincre en empruntant successivement les vallées de la Loire, de la Vienne, du Clain, de la Charente, de la Drôme, de l'Isle et de la Dordogne.

La troisième ligne aborde seulement, dans son tracé principal, les parties basses et mollement ondulées des plateaux de la Marche et du Limousin; mais les voies secondaires d'Auvergne qui forment jonction entre le réseau d'Orléans et celui de Paris-Lyon-Méditerranée, celles du haut Limousin et du Rouergue, traversent d'âpres régions au moyen de travaux d'art et de tunnels remarquables. De Brives à Tulle, de Brives à Figeac et à Capdenac, les passages souterrains et les tranchées gigantesques se succèdent à de courts intervalles. Dans cette zone se dresse le viaduc de *Garabit*, le plus audacieux que l'on connaisse en France, jeté à 120 mètres au-dessus de la Truyère.

La compagnie d'Orléans n'a donc pas, à beaucoup près, été obligée de consacrer à la construction de ses voies des

capitaux aussi considérables que la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée. Elle a dépensé, pour ses 6,000 kilomètres, 1 milliard 760 millions de francs, moins de la moitié de ce qu'a coûté notre réseau du Sud-Est pour une longueur de rails inférieure de moins d'un quart. Le kilomètre de voie à préparer lui a coûté seulement en moyenne 389,000 francs. C'est le réseau qu'on a pu construire au meilleur compte en France.

Il est vrai que ses éléments de trafics sont moins considérables, du moins ceux qui tiennent seulement à la valeur propre du sol national. Peu ou point de houilles, de fers, à transporter dans la France de l'Ouest et du Sud-Ouest, qui est agricole beaucoup plus qu'industrielle. Les céréales, les vins, les fruits, sont loin de donner lieu à des transports aussi actifs que les matières minérales.

Mais les lignes d'Orléans à Nantes et à Bordeaux ont une grande valeur parce qu'elles partagent avec les réseaux de l'Ouest et du Nord, la charge d'amener des ports de l'Atlantique aux provinces de l'intérieur de la France les produits des colonies françaises et de riches pays d'outre-mer. Saint-Nazaire est l'entrepôt du commerce des Antilles et d'une partie de l'Amérique du Sud ; la ligne Saint-Nazaire, Nantes, Tours, Paris, n'est que le prolongement des itinéraires de paquebots qui viennent de l'Amérique centrale. On juge de l'importance qu'elle gagnera en plus le jour où, par le canal de Panama, le Chili, le Pérou, les îles océaniennes, l'Australie, la côte occidentale d'Amérique du Nord se trouveront rapprochées de nous. Bordeaux y est intéressé de même, mais apporte dès maintenant au réseau d'Orléans le contingent des marchandises d'Afrique, graines oléagineuses du Sénégal, bois, etc., cafés, bois, laines, bestiaux, etc... du Brésil et de la république Argentine, enfin les richesses variées des États-Unis de l'Amérique du Nord.

Le réseau d'Orléans prend enfin sa part du commerce franco-espagnol, par l'intermédiaire de la compagnie du Midi. Ce partage entre deux administrations de voies, qui, en bonne partie, servent le même intérêt économique, nuit quelque peu à la compagnie d'Orléans, moins libre de ses moyens d'action pour prendre vite de grandes mesures. La présence du réseau de l'État qui coupe en deux son domaine n'est pas davantage une heureuse condition. Elle reste, malgré tout, l'intermédiaire d'un grand trafic international; là est sa raison de prospérer.

Les recettes nettes kilométriques sont évaluées à 21,300 francs, inférieures seulement à celles des réseaux du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, mais dans une forte mesure. Cela tient à l'absence ou à la médiocrité des grandes industries extractives et métallurgiques qui en attirent tant d'autres, dans le domaine de cette compagnie. Bordeaux, Tours, Nantes, Orléans, Angers, comptent parmi les grandes gares de France. Le tonnage du réseau d'Orléans représente 1,640,000,000 de tonnes kilométriques, presque autant que le tonnage de la compagnie du Nord, mais sur un plus grand espace. Plus de 20 millions de voyageurs sont transportés par an dans ses wagons.

Le Sud-Ouest et l'Ouest de notre pays étant les contrées les plus dépourvues de canaux et de voies navigables de grande longueur, la compagnie d'Orléans n'a aucune concurrence à redouter pour le transport des marchandises lourdes et encombrantes.

IV. **La compagnie de l'Ouest.** — Le réseau de cette compagnie est par excellence le réseau de la France maritime et péninsulaire. Ses 4,465 kilomètres de voies ferrées couvrent la Normandie, le Maine et la Bretagne, provinces qui, dans leur ensemble, offrent une assez grande richesse agricole, industrielle et sont capables de procurer des

aliments suffisants au transport. Le relief, formé par les coteaux du Perche, les collines de Normandie et de Bretagne, peut être tourné par les vallées nombreuses qui coupent ces soulèvements médiocres. Au reste les voies les plus fréquentées du transit sont presque tangentes aux pays montagneux. La jonction des grandes lignes par des voies transversales et secondaires a été plus coûteuse. Il est aisé d'en juger par l'examen du tracé général :

1° Ligne de Paris au Havre ;

2° Ligne de Paris à Cherbourg ;

3° Ligne de Paris à Brest.

De Paris au Havre la vallée de la Seine était un chemin tout indiqué ; mais la voie ferrée ne pouvait en suivre tous les détours sous peine d'infliger aux voyageurs et aux marchandises une grande perte de temps, sous peine de payer en allongements de voies l'avantage de ne point faire des travaux d'art. Donc il a fallu établir plusieurs ponts sur le fleuve, ouvrir les tranchées pour suivre le faîte des plateaux qui bordent la Seine, pratiquer deux grands tunnels à Malaunay et à Rolleboise. La nécessité d'aller droit et vite a primé tout.

De Paris à Cherbourg il a suffi de longer la lisière du Merlerault et du Bocage normand, avec des pentes normales ; un seul grand tunnel a été creusé entre les vallées de la Touques et de la Dives, à travers les collines du pays d'Auge.

La ligne de Paris à Brest utilise les vallées de l'Eure et de la Sarthe, coupe entre Sillé-le-Guillaume et Laval, un petit rameau des hauteurs du Maine, puis tourne par un coude au nord les monts Menez pour aboutir à Saint-Brieuc et à Brest.

Les réseaux de jonction, comme les voies de Lisieux au Mans par Argentan et Alençon, de Caen à Laval par Flers, de Saint-Brieuc à Auray et à Vannes, ont rencontré des

pentes plus difficiles d'accès et des remparts montagneux moins aisés à tourner.

En somme la compagnie de l'Ouest, qui a payé 1 milliard 600 millions pour l'établissement de son réseau, a dépensé proportionnellement plus que la compagnie d'Orléans, moins que celles du Nord, de Lyon et du Midi. Le coût moyen du kilomètre a été de 422,000.

Les éléments de trafic sont très inégalement répartis entre les trois grandes lignes de l'Ouest. La ligne de Paris au Havre dessert une région d'une prodigieuse richesse agricole et d'une industrie bien développée. Le commerce y trouve, dans les ressources locales comme dans les échanges avec l'étranger, des aliments de grande valeur. Qu'on se rappelle, par exemple, le rang du département de la Seine-Inférieure au point de vue économique!

Entre Paris et Cherbourg s'étendent de belles campagnes où prospèrent les cultures et l'élevage; mais déjà l'industrie y est moins active que dans la zone précédente.

De Paris à Brest, l'agriculture n'a plus le même développement; l'industrie ne fournit plus des produits capables de nourrir un trafic considérable.

Ces deux dernières lignes sont dans une situation intermédiaire qui leur fait beaucoup de tort. Bien des gens s'étonnent que le port de Brest, malgré de grands avantages naturels, n'ait pas accaparé et transmis à la voie ferrée qui le relie à Paris l'activité commerciale du Havre et celle de Saint-Nazaire. C'est le point le plus avancé de notre côte, dit-on, une bonne rade, un pays peuplé d'excellents marins; enfin la ligne ferrée de Paris à Brest est assez directe. Voilà un faux raisonnement. En règle générale les navires débarquent leurs marchandises aussi loin que possible à l'intérieur des terres, parce que le transport par mer est beaucoup moins cher que le trans-

port par wagon. Les voyageurs recherchent sans doute le moyen de passer le moins de temps possible en mer; mais aujourd'hui, sur mer comme sur terre, les voyageurs ne sont plus qu'un appoint, les marchandises sont la vraie matière à trafic et à bénéfice. Le commerce maritime a donc délaissé Brest et Cherbourg pour le Havre.

Mais ce fait n'empêche pas la compagnie de l'Ouest de bénéficier des transactions du commerce d'outre-mer et du transit. C'est un simple report sur la ligne du Havre à Paris des bénéfices dont les deux autres sont privées. Ce que Marseille est pour la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, le Havre l'est pour la ligne de l'Ouest. C'est cette petite voie de 228 kilomètres qui transmet à l'industrieuse Normandie et à une bonne partie de la France, les produits des États-Unis d'Amérique, grains, bestiaux, conserves, coton, les laines et peaux de l'Amérique du Sud, les cafés et denrées des régions tropicales. Il renvoie à ces pays les objets manufacturés de la France, drainant jusqu'aux produits des manufactures lyonnaises, puis une partie des exportations de la Suisse et de l'Allemagne du Sud-Ouest et des milliers de colons émigrants. C'est enfin une route favorite du commerce de toute la France avec la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Russie du Nord.

Aussi les recettes nettes kilométriques du réseau de l'Ouest, malgré l'inaction relative de deux de ses lignes, sont-elles considérables. Elles égalent celles du réseau d'Orléans (21,300 francs). Il transporte 49 millions de voyageurs, c'est-à-dire, tient à cet égard le premier rang. Son tonnage est de 889,000,000 de tonnes kilométriques, ce qui est beaucoup pour une si petite étendue.

Qu'on observe enfin qu'il existe précisément, entre le Havre et Paris, la voie navigable la plus capable de faire une victorieuse concurrence aux lignes ferrées pour le transport des marchandises encombrantes. Les améliora-

tions apportées au lit de la Seine n'ont pu que nuire au transit de la voie de Paris au Havre.

V. **La compagnie de l'Est.** — La compagnie de l'Est est l'intermédiaire de relations multiples entre la France et l'Allemagne, soit par le Luxembourg, soit par l'Alsace-Lorraine. A peu près aussi développé que celui de l'Ouest (4,438 kilomètres), son réseau dessert d'une part des contrées de relief médiocre ou presque nul comme l'Ile-de-France et la Champagne, de l'autre des zones plus élevées, mais où en somme les pentes sont assez régulièrement ménagées, où l'on rencontre peu de hauteurs abruptes qu'on ne puisse tourner ou forer sans grands frais. Les conditions de viabilité du réseau de l'Est sont donc naturellement favorables.

On distingue trois lignes principales :

1° De Paris à Givet (et Namur);

2° De Paris à Avricourt et Strasbourg;

3° De Paris à Belfort et Mulhouse.

La ligne de Mézières à Givet et Namur se détache, à Épernay, de l'artère centrale, qui est la ligne de Paris à Avricourt. Il lui faut franchir sous un tunnel la montagne de Reims, puis, après la traversée de la plaine champenoise, s'engager dans la vallée de la Meuse qu'elle suit désormais.

La ligne de Paris à Avricourt et Strasbourg emprunte le grand chemin des invasions et du commerce d'Est en Ouest, la vallée de la Marne, et ne quitte guère les bords de cette rivière de Meaux à Vitry-le-François; entre Château-Thierry et Épernay, l'obstacle médiocre des falaises de la Brie et du Tardenois est coupé par quelques tranchées et tunnels. A travers la Champagne et jusqu'à Bar-le-Duc même, les pentes sont assez faibles. De Bar-le-Duc à Toul, il faut franchir un bourrelet montagneux de plus

d'importance, entre Marne et Meuse, puis entre Meuse et Moselle, après le tunnel de Foug près Toul, les vallées de la Moselle et de la Meurthe prêtent successivement leurs couloirs. Au delà d'Avricourt, le passage des Vosges par le col de Saverne a coûté une série de tunnels. Mais, en somme, de Paris à Avricourt, sauf quelques rampes entre Bar-le-Duc, Commerçy et Toul, la voie a été d'un établissement facile.

La ligne de Belfort sillonne sans peine l'Ile-de-France et la Champagne jusqu'à Bar-sur Aube; là il faut passer de 166 à 323 mètres pour gagner la vallée de la Haute-Marne à Chaumont, à 473 mètres pour toucher Langres, et enfin franchir par un tunnel le seuil entre Marne et Amance. De Vesoul à Lure, Belfort et Montreux-Vieux, le chemin n'est gêné que par quelques dos de pays, collines et ondulations. Puis, par la trouée, les rails atteignent Mulhouse et la vallée de l'Ill.

Les voies de jonction entre les lignes Épernay-Mézières et Épernay-Avricourt sont favorisées par l'orientation même de la vallée de la Meuse; là court aisément le chemin de fer de Lérouville à Sedan et à Mézières. En revanche pour passer de la ligne Paris-Avricourt à la ligne Paris-Belfort, à travers le plateau de Langres et la suite de hauteurs qu'on appelle improprement Faucilles, les pentes à franchir sont parfois assez rapides : dans la zone voisine des Vosges, entre Saint-Dié, Épinal, Vesoul et Belfort, la brusque inclinaison de quelques vallées a rendu difficiles les travaux d'accès et de jonction. Mais ces difficultés ne sont point comparables à celles qu'ont rencontrées les ingénieurs dans les zones du massif central et des Alpes.

La ligne de l'Est a coûté 1,454 millions de frais de premier établissement à la compagnie, soit 403,000 francs par kilomètre, c'est-à-dire peu de chose de plus qu'à la compagnie d'Orléans.

Les éléments de trafic ne manquent point sur le territoire· que dessert la compagnie de l'Est. Aux produits agricoles de l'Ile-de-France, de la Champagne et de la Lorraine, céréales, vins, pommes de terre, bestiaux, s'ajoutent les minerais et produits métallurgiques de groupes tels que ceux de Vassy, Saint-Dizier, Nancy, Frouard, Longwy ; le grand centre industriel de Reims donne lieu à des transactions multiples, apports de matières premières, produits manufacturés. La région industrielle des Vosges contribue aussi à rendre la circulation active.

Toute cette industrie tire des contrées voisines la houille qui lui est nécessaire. Les charbons de Flandre, de Belgique, de la Sarre, passent par les wagons de la compagnie de l'Est.

Des pays qui touchent la France à l'Est un transit important emprunte les mêmes voies et se distribue sur nos provinces. Les provenances de l'Allemagne, métaux, machines, bestiaux, bières, étoffes, etc..., forment des chargements considérables. Le transit entre la Belgique méridionale et la moitié orientale de notre pays passe par les voies de jonction du réseau de l'Est.

Les voyageurs qui de Calais gagnent l'Autriche par l'Arlberg, ou l'Italie par le Saint-Gothard, sont les tributaires de cette compagnie. Enfin toutes les relations entre Paris, l'Allemagne, le Nord de la Suisse, la Russie, se nouent par le même intermédiaire. L'express-Orient, qui joue un si grand rôle dans la circulation rapide des voyageurs européens, franchit en sept heures la distance de Paris à Avricourt.

Mais ce trafic international des trains de luxe, le passage des marchandises d'Allemagne, dont beaucoup sont similaires des produits français, ne constituent pas de grands éléments d'activité pour un réseau. Aussi la compagnie

de l'Est n'obtient qu'un produit net de 15,500 francs par kilomètre, moins de la moitié de ce que gagne le Nord : la circulation n'est pas en somme très intense pour les marchandises. En revanche ses trains ont transporté 33 millions de voyageurs, pendant chacune des dernières années. Les marchandises ont représenté, en 1884, 1,325,000,000 de tonnes, chiffre ramené à la distance d'un kilomètre.

On remarquera que la compagnie de l'Est rencontre une concurrence redoutable du fait des canaux pour le transport des matières encombrantes. Les houilles de la Sarre, de la Belgique, de la Flandre, peuvent être ainsi transportées avec avantage ; et, depuis l'ouverture du canal de Tancarville, les cotons débarqués au Havre arrivent par bateaux jusqu'à la région vosgienne.

VI. **La compagnie du Midi.** — Toutes les compagnies dont nous avons jusqu'ici étudié les réseaux ont leurs gares centrales à Paris et forment, pour ainsi dire, toile d'araignée autour de la capitale. Au contraire la compagnie du Midi dessert une région excentrique, la Gascogne, une partie de la Guyenne et du Languedoc, le Béarn et le Roussillon. Son réseau est d'ailleurs le moins développé de tous, sauf celui de l'État ; il ne mesure que 2,811 kilomètres.

Le pays où courent les lignes de la compagnie du Midi est de relief très variable. La vallée de la Garonne, le pays plat des Landes, le Bas-Languedoc, voilà des terrains où l'on a pu établir aisément les voies ferrées ; mais les lignes qui longent ou tournent les Pyrénées ont exigé un nombre important de travaux d'art coûteux, ponts, tranchées, etc...

Dans ce réseau, dont les mailles sont au reste assez lâches, trois lignes principales sont surtout fréquentées :

1° Bordeaux à Cette par Toulouse et Carcassonne ;

2° Cette à Perpignan, Port-Vendres (et Barcelone);

3° Bordeaux à Bayonne (Irun et Madrid).

Un embranchement ou plutôt une autre ligne unit les deux grandes voies Bordeaux-Cette, et Bordeaux-Bayonne, par Toulouse, Tarbes, Pau et Bayonne.

La ligne de Bordeaux à Cette utilise les vallées de la Garonne, de l'Hers, de la Fresquel et de l'Aude, puis passe entre les étangs et la mer. Le col de Naurouse rend relativement aisée la transition du versant de la Méditerranée à celui de l'Atlantique; mais il a fallu franchir la Garonne et les puissants affluents du massif central sur une série de ponts dont plusieurs sont des monuments remarquables.

De Bordeaux à Bayonne le chemin est plat et facile; mais la dernière partie du trajet, de Bayonne à Hendaye, a exigé quelques travaux d'art. La ligne des Pyrénées de Bayonne à Toulouse et les embranchements qu'elle projette vers le sud pour desservir les villes des hautes vallées a exigé aussi d'assez grands sacrifices.

Mais en somme les 1,054,000,000 de francs dépensés par la compagnie pour la construction de son réseau ne représentent que 427,000 francs de frais de premier établissement par kilomètre, un peu plus que n'a payé la compagnie de l'Ouest.

La compagnie du Midi dessert plusieurs régions prospères par l'agriculture, la vallée de la Garonne riche en vignes, en céréales, en troupeaux, le Languedoc et le Roussillon, où croissent aussi de précieux vignobles. Mais son rôle est beaucoup plus important encore dans l'économie du réseau français; elle sert d'intermédiaire entre le réseau d'Orléans et les chemins de fer espagnols. Sur ses rails passent, aux deux extrémités des Pyrénées, les métaux et les vins de l'Espagne. Elle transporte tous les

voyageurs du continent qui vont visiter la péninsule Ibérique.

Toutefois il faut remarquer qu'une bonne partie du trafic des produits espagnols à destination de la France emprunte la voie de mer, ce qui restreint singulièrement l'activité du réseau du Midi. Le réseau de Lyon, par Cette et Marseille, le réseau d'Orléans par Bordeaux, reçoivent directement des cargaisons d'Espagne et se dérobent au service intermédiaire des lignes trans-pyrénéennes.

Le percement prochain de tunnels pyrénéens au centre de la chaîne accroîtra quelque peu le transit de la Compagnie du Midi, surtout celui des voyageurs et des marchandises de prix. Si jamais le projet de canal maritime entre les deux mers venait à se réaliser, les lignes d'Espagne en deviendraient les affluents ; mais la grande voie de Bordeaux à Cette perdrait beaucoup.

Le tonnage de la compagnie du Midi, ramené au parcours d'un kilomètre, représente 806,000,000 de tonnes, soit à peu près la même moyenne que celle du réseau d'Orléans. C'est la ligne Bordeaux-Cette qui transporte le plus de marchandises; son activité est sensiblement la même que celle de la grande artère qui unit Paris à Bordeaux. Et pourtant le canal du Midi fait double emploi avec cette ligne pour le transport des matières encombrantes.

Le nombre des voyageurs n'a été que de 12 millions en 1883, soit la dix-huitième partie de ceux qui fréquentent le réseau français.

VII. **Chemins de fer de l'État.** — L'État s'est constitué en 1879 un réseau de voies ferrées qu'il exploite directement. Ses trains empruntent, au départ de Paris, la gare de la compagnie de l'Ouest (rive gauche) pour gagner le réseau qui appartient en propre au gouvernement. L'en-

semble des voies qui le composent présente un développement de 2,600 kilomètres.

Les trajets de grande ligne sont ceux :

1° De Paris à Bordeaux par Chartres, Saumur, Niort et Saintes ;

2° De Nantes à Bordeaux.

Le réseau de l'État, constitué après tous les autres, au moyen d'achats, de raccordements, d'emprunts de voies aux compagnies, n'offre pas un caractère d'homogénéité bien remarquable. Desservant la Vendée, le Poitou et le Saintonge, il ne draine pas des régions capables de fournir un tonnage important de marchandises. Ses trains entre Paris et Bordeaux n'offrent pas aux voyageurs d'avantages très sensibles sur ceux de la compagnie d'Orléans; quant à la ligne de Nantes à Bordeaux, elle n'a aucune chance de disputer au cabotage le transport des marchandises entre ces deux ports.

Ce réseau incomplet, qui a coûté 700 millions de dépenses de premier établissement, ne rapporte qu'un produit net de 1,560 francs par kilomètre, et encore n'oserait-on affirmer que ce soit là un bénéfice dans toute la force du terme.

Résumé comparatif. — Telles sont, dans leurs traits généraux, les grandes lignes du réseau français. Il importe de bien marquer la différence qui existe entre les chemins de fer d'intérêt général et les chemins de fer d'intérêt local. Les lignes d'intérêt général, les seules qui aient été étudiées ci-dessus pour donner une idée moyenne de la circulation de nos voies ferrées, comprennent environ 27,500 kilomètres, c'est-à-dire plus des quatre cinquièmes du réseau. Ces chemins ont dû être établis dans des conditions de largeur, de pente, qui ont entraîné de grosses dépenses de construction : nous avons constaté

que le coût moyen du kilomètre n'était guère inférieur à 425,000 francs. La compagnie de Lyon a payé des frais plus élevés de près d'un cinquième.

Mais leurs recettes sont aussi les plus considérables, puis le produit net par kilomètre y est généralement supérieur à 20,000 francs et atteint jusqu'à 38,000 sur le réseau du Nord. Le personnel employé à leur exploitation dépasse le nombre de 240,000; le matériel roulant compte plus de 8,500 locomotives et de 250,000 wagons.

Les lignes d'intérêt local, généralement munies d'une seule voie, n'ont coûté que le tiers de la valeur des précédentes, soit à peu près 150,000 francs par kilomètre. Mais le revenu de ce placement est très faible; environ de 1,800 francs par kilomètre.

En somme les voies ferrées de la France transportent chaque année près de 220 millions de voyageurs et 95 millions de tonnes de marchandises à des distances très variables. C'est juste trois fois moins que le réseau de Grande-Bretagne, moins développé pourtant que le nôtre. L'Allemagne transporte par voies ferrées une quantité de personnes légèrement supérieure, le double de marchandises. Il est évident que cette supériorité des deux États voisins tient avant tout à leur richesse houillère et métallurgique qui fait vivre aisément une immense industrie.

Répartition géographique du réseau. — Cette cause apparaît évidente si l'on étudie la répartition géographique du réseau français. C'est notre compagnie du Nord qui compte, à égale superficie, le plus grand nombre de kilomètres de voies ferrées; souvent la même ligne y porte double, triple et quadruple chemin de fer.

Le commerce international qui traverse l'isthme français entre la Méditerranée, la Manche, le Pas-de-Calais et la mer du Nord, est aussi un précieux aliment des voies de

communication. De là l'activité productive de la ligne Marseille-Lyon-Dijon-Paris-Calais.

Nos voies ferrées sont en effet étroitement solidaires de la condition de nos ports maritimes. Il y a continuation logique de certains trajets, de la mer à la terre et réciproquement. Et nos chemins de fer ne sont qu'une petite partie des mailles de l'énorme réseau du trafic international qui enveloppe l'Europe occidentale. Si le fait est évident au sud-est, où la ligne Paris-Lyon-Méditerranée est la première étape de la route de France à l'Algérie-Tunisie, au Levant, à l'Afrique orientale, à l'Indo-Chine et à la Chine, il ne l'est pas moins pour le Havre et Bordeaux.

On ne comprendra la géographie de la France qu'en la replaçant en regard des pays qui l'environnent. De même son système de voies ferrées ne sera qu'une fantaisie géométrique, si l'on ne prend soin d'en étudier les soudures, non seulement sur notre territoire, mais dans ses relations avec les artères de circulation des pays qui commercent sur nos marchés.

Lien et cohésion du système des voies ferrées. — On saisira bien, en employant cette méthode, la cohésion de nos grandes compagnies et leur solidarité : chaque réseau, réduit au trafic de la région où sont posés ses rails, ne recouvrerait sans doute pas de gros bénéfices, tous frais d'exploitation payés. Aux yeux d'un Anglais qui revient des Indes et du Levant et veut abréger ses voyages de mer, la ligne Marseille-Lyon-Paris-Calais représente une unité géographique. Pour le négociant alsacien ou suisse, pour l'émigrant de ces mêmes pays qui veut gagner l'Amérique, le trajet Bâle-Belfort-Paris-le Havre est fait sur un seul et même réseau ; et le paquebot transatlantique qui les emporte à New-York est la suite naturelle du train qui les a enlevés de leur pays.

La coopération des lignes françaises à la même œuvre que poursuivent les lignes étrangères des États voisins n'est pas moins importante. Les voies ferrées de l'Allemagne et de l'Autriche sont solidaires des voies françaises pour les trajets de Calais à Vienne ou à Salonique, pour celui de Paris à Berlin et Saint-Pétersbourg.

Ce mélange d'intérêts fait de la conduite d'un réseau de chemins de fer une véritable question de délicate diplomatie. La moindre faute dans la combinaison des itinéraires et des tarifs peut entraîner de graves conséquences et devenir à l'occasion un véritable crime de lèse-patrie. Ces réunions internationales, ces congrès, ces pourparlers entre compagnies de chemin de fer, cachent autant de pièges tendus aux négociateurs que les congrès d'ambassadeurs.

CHAPITRE II

VOIES NAVIGABLES ET CANAUX.

Aperçu général. — Ce que nous savons déjà du régime des fleuves et du relief de notre territoire laisse deviner que la France a pu être pourvue aisément de nombreuses voies navigables. Sauf certains torrents littoraux et une partie des cours d'eau du massif central, nos eaux courantes ont été aménagées pour une bonne partie en vue du trafic; la batellerie et la navigation sont actives chez nous. L'ensemble des voies navigables de la France forme un réseau de 12,500 kilomètres, dont 5,000 sont des canaux créés de toutes pièces par le travail humain.

De ces voies navigables, les unes sont des fleuves comme la Seine, la Garonne, que le secours des marées et les perfectionnements introduits par l'art de l'ingénieur ont facilement rendus accessibles. Il a fallu souvent suppléer à l'insuffisance de débit, de profondeur ou de régularité des cours d'eau, soit en les approfondissant et en modifiant les pentes à l'aide d'écluses, soit en creusant des canaux à côté d'eux (*canaux latéraux*). Enfin, pour permettre la circulation d'un bout à l'autre du territoire, on a construit des *canaux de jonction*, passant d'un versant à l'autre, du domaine d'un fleuve à celui du fleuve voisin par une série d'*écluses;* au point qui marque le

faîte de séparation, on construit des *bassins d'alimentation.*

Fleuves et rivières. — Chaque réseau fluvial a été d'abord perfectionné par des **canaux latéraux** ou par la **canalisation** et l'**aménagement** des lits eux-mêmes. Notre fleuve central, la *Seine*, est, par lui-même et par ses affluents, le plus utile et le plus propre à l'accommodation de tous. Modicité des pentes, constance du débit, voilà les qualités qui ont développé un réseau navigable autour de la Seine :

Le *canal de la Haute-Seine*, entre Villebertin et Méry, supplée à la pauvreté du fleuve naissant avant la rencontre des grands affluents. De Méry à Rouen, la Seine porte déjà beaucoup de bateaux : à Rouen commence la Seine maritime qui peut servir de route à de gros navires jaugeant 2,000 tonneaux et plus. Rouen a été munie de bassins qui ont développé son commerce avec grand succès. Entre Rouen et Paris les navires marins de moyen tonnage circulent à l'époque des hautes eaux, et peut-être ne sommes-nous pas loin du jour où « Paris port de mer » ne sera plus dans le domaine des rêves. On parle de rejoindre notre capitale à la mer par un profond canal ou par un approfondissement considérable de la Seine, qui serait munie d'écluses.

La *Marne* et surtout l'*Oise* sont des voies importantes. La Marne est pourvue d'un *canal latéral* dans son cours moyen, et navigable entre Dizy et son confluent.

L'*Oise* a son *canal latéral* de la Fère à Janville et porte de gros bateaux au delà de Janville. L'*Aube*, l'*Yonne*, le *Loing* et l'*Eure* sont navigables ou munies de canaux sur des longueurs moins considérables.

La *Somme* a son canal; des travaux d'approfondissement ont amélioré son cours inférieur; il est question de lui

créer un débouché artificiel à Ault, au sud de son embouchure ensablée.

Le *Lys*, l'*Escaut* et presque tous nos cours d'eau flamands ont été transformés à un tel point qu'il est difficile aujourd'hui de retrouver l'œuvre primitive de la nature sous celle de l'homme.

Le *Rhône* est navigable, dans d'assez mauvaises conditions, entre le *Parc* et son embouchure. Son cours est trop rapide : il a fallu éviter le delta par un *canal d'Arles à Bouc* sur l'étang de Berre. La *Saône*, lente et régulière, porte des bateaux entre Port-sur-Saône et Lyon : c'est une des meilleures artères navigables de notre territoire.

Le *Doubs* est navigable à sa sortie des cluses du Jura, à Voujaucourt.

L'*Isère* est accessible à la batellerie et à la petite navigation depuis son entrée dans la plaine du Graisivaudan.

On projette d'améliorer la navigation du Rhône en créant un canal latéral.

La *Garonne* a été améliorée depuis le confluent du Salat jusqu'à Toulouse. De Toulouse à Castets un *canal latéral* la remplace. De Castets à Bordeaux son chenal peut être utilisé par d'assez grands navires de mer ; puis à Bordeaux la marée relève assez le flot pour admettre les plus forts paquebots.

Parmi les affluents indigents de la rive gauche, la *Baïse* doit au secours du canal d'alimentation de la Neste une navigabilité précaire.

A droite le *Tarn* et le *Lot* sont utilisés après leur sortie des hautes terres du massif central, où leurs cascades et leurs pentes brusques sont indomptables ; le *Tarn* est navigable au-dessous du Saut du Sabo, le *Lot* près d'Entraygues. La *Dordogne* a plus d'importance : après avoir reçu la Rhue, elle offre à la navigation proprement dite un lit large et profond.

Enfin à Saint-Jean de Blagnac commence la Dordogne maritime avec le port de Libourne. La *Vézère*, l'*Isle* et la *Dronne* ont été rendues navigables dans leurs cours en plaine.

L'*Adour* commence à porter des bateaux à Saint Sever dans la Chalosse ; ses affluents ajoutent peu à la longueur de son réseau navigable.

La *Charente*, si régulière et abondante, porte de gros bateaux avant même d'avoir atteint Angoulême, vers Montignac. A Saintes les moyens navires de mer peuvent arriver, et l'on sait que notre flotte de guerre peut visiter Rochefort dont l'accès n'est pas aisé en tout temps, il est vrai, pour les cuirassés de premier rang, qui restent en rade de l'île d'Aix.

La *Sèvre Niortaise*, qui est aussi rivière de plaine par excellence, mais moins riche en eaux que la Charente, est navigable à Niort.

La *Loire*, irrégulière, rapide dans son cours supérieur, encombrée de bancs de sables dans son cours supérieur et dans son cours moyen inférieur, a coûté cher à la France en travaux de dragage et de canalisation, comme en digues. Il a fallu construire des bassins dans sa haute région et dans les cours supérieurs de ses affluents, pour suppléer à ses disettes. Grâce à tant de travaux qui sont encore imcomplets, on a obtenu un cours navigable dans la plaine du Forez jusqu'à Roanne ; mais de Roanne à Digoin un premier canal remplace le fleuve, puis un *canal latéral* jusqu'au débouché du canal de Briare. Dès lors la navigation est à la merci du fleuve jusqu'à Nantes, c'est-à-dire peu commode et peu sûre, et l'histoire du développement de Saint-Nazaire montre la mauvaise qualité du cours inférieur, qui ne peut plus porter les paquebots jusqu'à Nantes. Il est décidé qu'un canal maritime remplacera ce fleuve incorrigible, et les travaux sont déjà commencés.

L'*Allier* est navigable en théorie de Fontanes à son confluent ; mais les travaux d'aménagement, approfondissement, construction des réservoirs, sont encore insuffisants pour assurer une navigabilité régulière. En été on ne trouve pas partout 1 mètre d'eau. Le *Cher* (groupe des canaux du Berri) et la *Vienne*, la *Sèvre Nantaise*, sont ouverts à la moyenne navigation et à la batellerie sur leurs cours inférieurs à droite. La *Maine* et des sections notables du *Loir*, de la *Sarthe* et de la *Mayenne*, cours d'eau assez abondants et réguliers, sont accessibles. L'*Erdre* a été munie d'un sillon approfondi au milieu de ses divagations lacustres.

Parmi les fleuves dont nous ne possédons qu'une partie, la *Meuse* est navigable du point où la coupe le canal de la Marne au Rhin (Troussey) jusqu'au confluent du Chiers ; puis elle a été approfondie et canalisée jusqu'à son entrée en Belgique ; la *Moselle*, de Frouard à la frontière, la Meurthe, de Nancy-Malzéville à son confluent.

Canaux. — Les **canaux de jonction** unissent les réseaux de France entre eux, puis avec les cours d'eau ou canaux étrangers. Une région a jusqu'ici échappé à la jonction et forme une lacune dans la série de voies navigables qui entoure le massif central ; en outre l'union n'est pas faite encore entre la Garonne et l'Adour.

La Garonne forme une partie du *canal du Midi*, qui joint l'Océan à la Méditerranée. Ce canal emprunte au sud-est les eaux de l'Aude et débouche à Agde. Puis la jonction entre Garonne et Rhône est obtenue par le *canal des Étangs* et le *canal de Beaucaire*.

Le réseau du Rhône est soudé à ceux de la Loire et de la Seine. Il communique aussi avec les canaux du Rhin par la Saône et la Moselle d'une part, par le Doubs et l'Ill de l'autre.

Le *canal du Centre*, entre Chalon-sur-Saône et Digoin, franchit la ligne de sépartion des versants au nord des monts du Charolais.

Le *canal de Bourgogne* se glisse entre deux massifs des monts de l'Auxois en empruntant les vallées de l'Ouche et de l'Armançon.

On projette un *canal de la Marne à la Saône* qui rejoindrait très directement les voies navigables de la France de la mer du Nord à la Méditerranée.

Le *canal de l'Est* unit entre Meuse et Saône les mêmes réseaux des extrémités de la France.

Le *canal du Rhône au Rhin* par le Doubs et l'Ill inférieur ne nous appartient plus tout à fait.

La *Seine* a des canaux de jonction vers la Loire, le Rhône (canal de Bourgogne), le Rhin, la Meuse, l'Escaut et la Somme.

Deux voies unissent la Seine à la Loire : le *canal du Nivernais* par l'Yonne et l'Aron, et le *canal du Loing* que complète l'embranchement du *canal d'Orléans*.

Le *canal de la Marne au Rhin* par la Marne et l'Ornain dessert dans sa région médiane Bar-le-Duc et Nancy. Son passage entre Marne et Meuse se fait par souterrain.

Entre l'Aisne et la Meuse le *canal des Ardennes* franchit les défilés de l'Argonne septentrionale. Le *canal de la Sambre à l'Oise* double cette facilité de communications entre Seine et Meuse.

Le *canal de Saint-Quentin* est le trait d'union entre la Seine et l'Escaut, à travers une région d'industrie intense.

Le *canal de la Somme*, se rattachant au précédent, établit des relations entre la Somme et la Seine.

Le groupe des nombreux canaux de la Flandre est joint sur plusieurs points aux canaux de la Belgique, par l'Escaut, la Lys et l'Aa.

A l'ouest, le *canal d'Ille et Rance* coupe la péninsule bretonne, et le *canal de Nantes à Brest* par l'Oust, le Blavet et l'Aulne, contribue aussi à raccourcir les distances dans les mers où le cabotage est long et pénible.

Quand on aura établi des lignes de jonction entre la Garonne et la Loire, la Charente et la Vienne, à travers la trouée du Poitou, le massif central sera tourné de tous côtés par une ligne ininterrompue de voies navigables.

Bien d'autres projets sont à l'étude, dont deux méritent une attention particulière. Au Nord-Ouest, plusieurs tracés ont été proposés pour rejoindre Paris à la mer par un canal profond. Au Sud-Ouest on voudrait creuser, entre la Méditerranée et l'Océan, un canal d'assez grand tirant d'eau pour permettre le passage des plus gros navires : ce serait pour le commerce d'une partie des puissances maritimes de l'Europe un gain de temps notable, et pour notre défense nationale une facilité de concentration très importante.

Classification et distribution des canaux. — S'il est vrai que, dans une certaine mesure, nos voies ferrées n'ont pas été toujours construites à l'origine d'après un plan rationnel et géographique, que dire du système de nos canaux ? Creusés à des époque très différentes sous l'inspiration d'intérêts locaux, bien incomplets encore ou même absents en plusieurs parties de notre territoire, ils ne forment pas, à beaucoup près, un réseau complet et capable de rendre tous les services qu'on est en droit d'attendre de ce genre de voie.

Il faut donc, dans une classification des canaux, se contenter de distinguer des groupes régionaux, du Nord, du Centre, de l'Est, de l'Ouest et du Midi, ou bien former autant de catégories que de fleuves importants. Mais il se trouve précisément que les canaux les plus considérables

se sont développés à l'aide de cours d'eau secondaires, en Flandre.

Exploitation des canaux. — Le régime de l'exploitation des canaux n'a pas plus d'unité que leur tracé. Sur 12,000 kilomètres de voies navigables et de canaux que possède la France, l'État en admistre 11,600 : sur ces voies navigables et canaux tous droits ont été supprimés. Il n'en est pas de même, on le comprend, sur les 900 kilomètres concédés.

La construction du réseau de voies navigables a coûté plus de 800 millions de francs, ce qui représente une somme d'environ 150,000 francs par kilomètre. Or, si l'on considère que le transport des marchandises encombrantes auxquelles la grande vitesse n'est pas indispensable se fait à bien meilleur compte par eau que par terre, on aura une juste idée des services rendus par les canaux, rivières et fleuves.

Aussi le trafic s'y est-il développé avec rapidité. En 1875 il était évalué à 1,964,000,000 de tonnes kilométriques ; en 1884 à 2,452,000,000. Le tonnage effectif, à cette date, était de 20,873,000 tonnes.

Les canaux actuels servent surtout au trafic des matières lourdes et encombrantes dont le transport ne demande ni grande rapidité ni soins délicats. Ce sont avant tout les combustibles minéraux qui donnent du fret aux navires de rivières et de canaux, puis les minerais, les métaux bruts, les matériaux de construction, pierres, dalles, enfin les produits agricoles, betteraves, pommes de terre, blés, vins. Les combustibles minéraux, houilles, coke, comptent seuls pour un tiers du trafic total (850 millions de tonnes kilométriques.

Les droits jadis perçus sur les transports par canaux ayant été supprimées dans toute l'étendue du réseau

d'État, on peut estimer que les voies navigables rendent en France d'immenses services à l'industrie et au commerce.

Transport à l'intérieur et transit. — Le trafic de ce genre se trouve pourtant restreint en grande partie aux relations locales. Il faut citer comme exception le groupe des canaux du nord (canal de Saint-Quantin, canal de la Sambre à l'Oise) qui apportent à nos régions industrielles les houilles de la Belgique.

Les transports entre régions très éloignées de la France sont l'exception. L'exemple le plus significatif est celui de l'envoi du Havre à la région d'industrie cotonnière des Vosges des cargaisons de coton débarquées dans ce port ; cette nouvelle et très heureuse habitude du commerce à grande distance par canaux est due à l'achèvement du canal de Tancarville qui ouvre à la batellerie une voie directe entre le Havre et la Seine à 25 kilomètres de l'estuaire maritime.

A l'est, entre Marne et Rhin, circulent les produits de l'Allemagne, houilles, cokes, bois.

Ce n'est vraiment pas là le seul parti qu'on puisse tirer de l'admirable situation géographique de la France. Laissons de côté, si l'on veut, les projets gigantesques imaginés pour faire passer les gros navires directement du golfe du Lion à l'estuaire de la Gironde. Ce ne sont pas des utopies ; et l'art des ingénieurs trouverait les moyens d'exécuter de pareilles entreprises si la situation troublée de l'Europe ne commandait à tous, gouvernements et particuliers, une grande réserve, ne condamnait beaucoup de capitaux à la stagnation. Mais quel profit ne retirerait pas la France d'une bonne voie de navigation de profondeur moyenne permettant à des cargo-boats d'un tirant d'eau de 3 à 4 mètres de passer de Marseille à Dun-

kerque ou au Havre ? Cette fois le Saint-Gothard, Gênes et Brindisi ne seraient plus à craindre.

Comparaison avec l'étranger. — Aujourd'hui la Russie et l'Allemagne, possédant de vastes étendues de plaine d'un seul tenant, nous sont seules supérieures en Europe. L'empire moscovite a 35,000 kilomètres de rivières navigables et de canaux, mais est loin d'avoir encore recueilli tout le fruit de sa merveilleuse aptitude. L'Allemagne avec 25,500 kilomètres de cours d'eau accessibles à la batellerie et 2,000 kilomètres de canaux a tiré un bon profit de la platitude de ses provinces septentrionales. Les États-Unis d'Amérique, le Brésil, la Chine, la Sibérie ont l'avantage sur la petite France par la dimension de leurs fleuves et de leurs lacs. Mais la propriété de notre sol d'être un isthme de relief médiocre qui sépare la Méditerranée de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord aura une valeur économique merveilleuse le jour où nous voudrons nous appliquer à ces grandes œuvres pacifiques dont nous avons doté l'humanité avant nous-mêmes. Ceux qui ont cru le percement des isthmes de Suez et de Panama utile à leur patrie lui réserveront sans doute l'appoint disponible de leur hardiesse et de leurs talents.

Les postes et télégraphes. — Le commerce tire aussi un grand secours de la perfection du service des postes et des télégraphes. Malgré de récentes et nombreuses réformes, la France n'a pas encore une circulation postale et télégraphique comparable à celle de la Grande-Bretagne et de l'Empire allemand.

En 1887, il y avait 6,800 bureaux de poste ; et l'on a estimé que les tournées des facteurs représentaient un trajet de 635,000 kilomètres. Les lignes télégraphiques ont une longueur de 92,000 kilomètres, les fils de 268,000.

CHAPITRE III

LE COMMERCE INTÉRIEUR ET LE COMMERCE EXTÉRIEUR.

Situation et conditions naturelles. — Le commerce d'un pays ne dépend pas seulement, comme on le pense souvent, de la surabondance ou du défaut de telle ou telle denrée. Il est aussi une résultante de la situation de ce pays, de son état de civilisation industrielle, de l'importance des capitaux accumulés entre les mains de ses habitants.

En effet, si jadis le commerce extérieur se composa, dans les premiers temps de l'unité française, de l'excédent laissé disponible après les opérations du commerce intérieur, il n'en est plus de même aujourd'hui. Les habitudes du trafic international ont rendu telle province de France plus solidaire économiquement du voisin étranger que du compatriote lointain. Ainsi la Flandre, la Picardie, la Normandie nourrissent de leurs produits agricoles une partie de la population anglaise des pays baignés par la Manche. En revanche, la Provence et le Dauphiné prennent en Italie et en Algérie une portion des denrées alimentaires qui leur sont indispensables. Ces anomalies apparentes dérivent tout simplement du degré de facilité des communications de divers pays entre eux ; les uns, politiquement étrangers, comme la France du nord et

l'Angleterre, entretiennent des relations fort actives. Par Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Fécamp, le Havre, les produits de nos provinces septentrionales arrivent à bon compte sur le marché anglais. Ils coûteraient beaucoup plus cher transportés par voies ferrées et même par canaux en Champagne et en Lorraine, à plus forte raison en Bourgogne ou en Provence.

Cependant, à considérer l'ensemble du commerce, ces différences sont compensées, et l'on peut dire qu'une étude de ce que la France possède naturellement ou fabrique en trop, de ce qui manque à son sol ou à l'industrie de ses ouvriers, permet d'établir les conditions générales de son trafic. Ainsi, pour les produits agricoles ou dérivés de l'agriculture, nos importations ne sont point très considérables ; nous importons une certaine quantité de bestiaux. Parmi les matières industrielles la France est obligée de demander à ses voisins beaucoup de houille, de minerais bruts et de métaux. Les approvisionnements de nos industries textiles, laines, cotons, chanvre, lin, soies, comptent aussi parmi les objets qu'il faut emprunter à l'étranger. Qu'on ajoute les bois, que les forêts ne fournissent pas chez nous en quantité suffisante, les vins et les raisins secs nécessaires à un vaste commerce vinicole éprouvé par le phylloxera, les huiles d'olives, les fruits du midi, les denrées coloniales, les peaux et l'on aura la liste des plus gros emprunts que nos négociants et nos industriels doivent contracter à l'étranger.

L'étranger nous demande en échange nos vins, nos produits des industries métallurgique et surtout textile, et quantité d'objets manufacturés.

Enfin, dans toutes les régions du monde, l'argent français, accumulé par l'épargne, fructifie en se consacrant à des entreprises d'exploitations de mines, de travaux publics, d'agriculture,

La position de notre pays, au centre de l'hémisphère continental, l'a grandement favorisé. Nos rivages du nord et de l'ouest sont aussi proches de l'Amérique que ceux de l'Angleterre. Le littoral méditerranéen est à bonne portée de l'Afrique; et ses ports peuvent lutter dans les parages de l'Asie méridionale et orientale, du Levant, de l'Australie, avec Gênes et Trieste, à plus forte raison ont l'avantage sur les ports anglais et allemands.

La concurrence des voies rapides de transit entre Gênes et Anvers, entre Salonique, Vienne, l'Allemagne et les Pays-Bas a pu nuire à nos intérêts : mais ces routes qui traversent trois, quatre ou cinq États différents ne conserveront pas toujours la même valeur qu'en ce moment. Les peuples des contrées que baigne la Méditerranée pourront se lasser un jour de travailler à la suprématie économique de leurs concurrents d'Europe centrale et songeront peut-être à se réserver du moins la meilleure part des avantages que leur a donnés la nature. Un accord entre nations d'intérêts divergents, surtout sur le terrain économique, où le sentiment n'a aucun droit, n'est pas chose durable ; et aujourd'hui plus que jamais chaque État s'efforce de se suffire et d'emprunter le moins possible au voisin, mais aussi de l'aider le moins possible. Qu'on apprécie cette renaissance de la vieille politique économique comme on voudra ; il est certain qu'elle aura pour effet un retour strict de chacun aux conditions naturelles de l'isolement, et cet isolement ne saurait nuire à des pays comme l'Angleterre, la France, l'Espagne, l'Italie et la Russie, qui peuvent dans une bonne mesure se passer du concours de leurs voisins. La menace de l'avenir est pour les nations qui ne touchent directement ni l'Atlantique ni la Méditerranée.

Commerce intérieur et cabotage. — Le commerce in-

térieur est très actif en France. Les économistes les mieux informés estiment que les transactions de cette catégorie représentent une valeur annuelle de 45 à 50 milliards, sans compter le mouvement des ventes et achats fictifs.

Ce commerce est surtout intense dans les pays de grande production agricole et industrielle où les voies de communication sont nombreuses, dans les grandes villes, comme Paris, Bordeaux, Marseille, Lyon. On peut citer comme centre remarquable les ports et marchés de la Villette et de Bercy à Paris.

Mais en réalité ce commerce est une simple marque de la prospérité nationale qu'on peut estimer en raison directe de l'activité et de la facilité des échanges; il n'en est pas un élément. C'est un changement de mains qui n'enrichit pas, sauf la vente aux étrangers de passage.

Avec les routes, les voies ferrées et les canaux, le cabotage est l'instrument du commerce intérieur. Le cabotage porte sur des cargaisons de plus de 2 millions de tonnes. Il transporte des denrées agricoles, des bois, du combustible minéral, des vins, c'est-à-dire les mêmes objets que les canaux.

Commerce extérieur. — Le commerce français avec l'étranger atteint une valeur moyenne de 9 milliards, dont 5 pour l'importation et 4 pour l'exportation. Il est du reste sujet à des oscillations assez sensibles qui tiennent à l'état de l'agriculture éprouvée par la crise du phylloxéra, de l'industrie restreinte dans son activité par la concurrence étrangère, des échanges craintifs et hésitants en présence d'un débordement de théories économiques dont l'application varie d'année en année.

Ces débats doctrinaires ne peuvent aboutir à rien. L'ennemi du commerce n'est ni le « libre-échange », ni la « protection »; c'est l'envahissement des théories, quelles

qu'elles soient, dans un domaine essentiellement pratique où tout est question d'études laborieuses de détail, d'à-propos, de tact. Les « protectionnistes » ont tort de vouloir tout tirer du sol national, de la main-d'œuvre nationale; il est certains produits dont l'exploitation se ferait en pure perte, certaines industries qu'on naturaliserait difficilement chez nous. Un peuple, pour avoir son rôle économique, ses chances de richesse, doit limiter son activité, tout comme un particulier. La prétention à l'universalité de la production industrielle chez une nation est une sottise analogue à celle de la science universelle chez un individu; on s'épuise et on se ruine à ce jeu. Mais les libre-échangistes sont tout aussi coupables de vouloir abaisser les barrières sans restriction. Si nous nous habituons à manger le blé des États-Unis, les bestiaux de l'Amérique du Sud, nous serons un peuple mort le jour où ces pays auront assez d'habitants pour songer à restreindre leurs exportations. S'il est vrai de dire que l'importation des matières premières et du combustible minéral employés à nourrir nos usines et nos manufactures enrichit moins l'étranger à nos dépens que l'importation des produits manufacturés, il est absurde d'y voir un bénéfice pur et simple. L'étranger nous vend cette marchandise, dont l'acquisition lui donne peu de peine, à un prix inférieur d'aussi peu que possible au prix des produits similaires français; c'est donc pour lui un gros gain assuré sans qu'il risque jamais de mettre nos industriels dans des conditions aussi avantageuses que ses compatriotes. L'infériorité de notre production houillère est un grave désavantage, et nos voisins nous vendent le remède aussi cher que possible, comme c'est leur droit. Mais l'importation des matières premières et combustibles est préférable soit à une restriction dans la marche de nos industries, soit à des tentatives faites à perte pour tirer tout de notre pays.

En 1885, sur 4,088 millions d'importations constatées (commerce spécial), les matières nécessaires à l'industrie (houilles, soies, laines, cotons, cuirs) comptaient pour 2,023 millions, les objets d'alimentation pour 1,455 millions, les objets fabriqués pour 610 millions.

A l'exportation (commerce spécial), les objets fabriqués tenaient au contraire le premier rang (1,631 millions); nos envois d'objets d'alimentation compensaient pour une bonne moitié les apports de l'étranger (750 millions); mais nos négociants ne pouvaient rendre qu'un tiers (707 millions) en balance des matières nécessaires à l'industrie reçues du dehors.

Les États avec lesquels la France entretient le commerce le plus actif sont l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, les États-Unis, l'Espagne, l'Italie, la république Argentine, la Russie. On peut analyser rapidement les causes du développement de ce trafic avec nos plus importants fournisseurs et clients.

En Europe les transactions se font naturellement entre la France et ses voisins immédiats, Angleterre, Belgique, Allemagne, Italie, Espagne, Suisse.

La *Grande-Bretagne* nous a envoyé, en 1885, 537 millions de ses produits et a reçu 830 millions des nôtres, soit une valeur totale de 1,367 millions. Elle tient largement le premier rang dans nos relations commerciales. La facilité des communications par mer entre les deux pays, la longue tradition des échanges ont contribué à ce résultat. Nous recevons de nos voisins d'outre-Manche de la houille, des métaux, des cotons, des laines brutes, que les entrepôts anglais reçoivent de toutes les parties du monde et réexpédient; puis des tissus de coton et des denrées coloniales. Nous envoyons dans les ports de la Grande-Bretagne des produits alimentaires, œufs, beurre, grains, vins, liqueurs, des étoffes de laine et de soie. Le

commerce entre la France et la Grande-Bretagne a une tendance à décroître : ce fait tient à la concurrence que les produits agricoles d'Espagne et d'Italie (vins), que les produits manufacturés d'Allemagne font aux nôtres sur le marché anglais, et à celle que l'industrie continentale fait à l'industrie anglaise sur notre marché.

La *Belgique* importe chez nous une valeur de plus de 400 millions et achète nos produits jusqu'à concurrence de 440 millions. Reliée à la France par un réseau de canaux et par des voies ferrées nombreuses, elle envoie en France une grande quantité de houille, puis des métaux, des denrées alimentaires, des bestiaux, des tissus. Ses commandes sur notre marché consistent en céréales, vins, tissus de laine et de soie, bestiaux. Les relations entre la France et la Belgique, comme les relations franco-anglaises, se sont ralenties pendant la dernière période décennale.

L'*Allemagne*, grand pays producteur de houilles, de métaux, d'alcool, de sucre, d'objets manufacturés de toutes sortes, fait avec la France un commerce de 674 millions, dont 374 à l'importation, 300 à l'exportation. Elle nous envoie ses houilles, ses bois, ses sucres, ses peaux, puis des alcools, des tissus, des bières, des objets manufacturés en grand nombre. Ce commerce est stimulé par le grand nombre des Allemands qui résident en France ; en revanche l'expulsion générale des Français d'Alsace-Lorraine, les rigueurs de tout genre exercées par les autorités allemandes dans ce pays que tant de liens unissaient à nous même après l'annexion, ont porté un préjudice considérable au commerce franco-allemand. Les importations allemandes sont tombées de 462 à 374 millions de 1883 à 1885 ; les exportations françaises en Allemagne de 326 à 300 millions pendant le même laps de temps. En outre, l'ouverture du tunnel du Saint-Gothard a rapproché

l'Italie de l'Allemagne; et de ce rapprochement économique et politique à la fois, il est résulté que l'Italie a demandé à l'Allemagne ce que jusqu'à ce jour elle prenait chez nous, et que réciproquement l'Allemagne a fait venir d'Italie des produits longtemps achetés en France, comme les vins, les huiles d'olives, les fruits, etc... On conçoit d'ailleurs aisément que les relations d'échanges commerciaux soient exposées à moins de troubles, lorsqu'elles sont nouées entre deux pays de latitude et de production différentes; il y a moins de chances de rupture puisqu'il y a moins d'oppositions d'intérêts entre les nationaux des deux pays.

Le principe de nos rapports de trafic avec les *États-Unis* d'Amérique est tout différent. La grande république, comme les autres États du continent américain, est dans une condition transitoire qui produit précisément un gigantesque courant commercial d'est en ouest. Les États-Unis ne sont ni assez peuplés encore pour absorber l'énorme provision de matières premières et de produits agricoles que donne leur sol si riche, ni assez avancés, malgré de rapides progrès, en civilisation industrielle pour se passer de l'ancien monde. C'est comme une Europe qui n'aurait que 40 millions d'hommes pour exploiter ses ressources agricoles et industrielles. Les États-Unis nous envoient des céréales, du coton, des viandes conservées, du tabac, du pétrole; ils reçoivent de nous des étoffes de soie et de laine, des vins et des objets manufacturés. Ces échanges représentent 272 millions à l'importation et 254 à l'exportation, soit 526 millions. La diminution marquée de nos échanges avec les États-Unis tient aux progrès de l'agriculture et de l'industrie américaine qui s'affranchissent peu à peu du concours de l'Europe et à la concurrence de l'importation allemande qui gagne du terrain depuis vingt ans, grâce à ses nombreux émigrants;

la prétention avouée de ces hôtes des États-Unis est d'y faire prédominer ce fameux « germanisme » si difficile à définir, et d'y conserver dans une certaine mesure leur groupement particulariste.

L'*Espagne* est le seul pays dont les transactions avec la France se développent dans le cours de la dernière période décennale. L'importation des produits espagnols s'est maintenue entre 360 et 370 millions, l'exportation des produits français à 165 millions en moyenne. L'échange entre les deux pays porte en effet, surtout depuis la diminution de nos vignobles, sur des produits de catégories bien tranchées. Notre marché fait venir d'Espagne les métaux, plombs et autres minerais, des fruits, olives, oranges, citrons, des vins fortement alcoolisés. L'Espagne dont la richesse se développe, après de longues épreuves, achète nos tissus de laine et de soie et divers objets manufacturés. Il faut ajouter que les capitaux français ont été associés dans une large mesure à l'œuvre de la rénovation industrielle de l'Espagne, en particulier aux travaux publics, constructions de voies ferrées, de ports, exploitation des mines, etc.

L'*Italie*, qui a dénoncé l'année dernière le traité de commerce conclu avec la France, avait une position tout à fait avantageuse sur notre marché. Elle y exportait, pendant la dernière période décennale, des produits pour une valeur dépassant souvent 400 millions, céréales, huiles d'olives, vins, métaux, soies brutes, riz, etc., et ne recevait que 170 ou 180 millions de marchandises françaises, tissus de laine et de soie, cotonnades, vins, sucres, denrées coloniales. Les relations restent rompues, depuis plusieurs mois, au grand dommage des deux pays, mais surtout de l'Italie ; car, si l'Allemagne peut remplacer et supplanter la France sur le marché italien, la nécessité où la rupture nous a mis de chercher ailleurs les produits

caractéristiques de la zone méditerranéenne ne peut que profiter au développement de la Tunisie et de l'Algérie. Ces pays remplaceront fort heureusement l'Italie à tous égards.

La *Suisse*, eu égard à sa superficie et à sa population, entretient avec la France des relations d'une activité remarquable. Elle reçoit une valeur de 190 à 220 millions de nos produits, céréales, vins, tissus de coton, soie et laine, et envoie en France des tissus de soie, des bois, des bestiaux, des articles d'orfèvrerie, pour une somme moyenne de 120 millions.

Résumons maintenant en quelques traits l'état des rapports économiques de la France avec les principales régions productives du monde.

Notre pays atteint l'*Asie* antérieure, Anatolie et Syrie par ses ports de la Méditerranée. Le commerce français avec les Échelles du Levant, si prospère jadis, a quelque peu diminué depuis le commencement du siècle actuel, à cause de la concurrence croissante de l'Autriche-Hongrie, représentée par la puissante compagnie du « Lloyd » de Trieste, de l'Italie, de l'Angleterre et de la Russie. Nos relations avec la Turquie d'Asie sont moins importantes que celles de la Grande-Bretagne seule, mais de plus de moitié. Nous verrons comment la France est reliée à ces riches pays.

Depuis l'ouverture du canal de Suez, le trafic de nos nationaux s'est développé avec l'Inde anglaise et l'Indo-Chine où nous avons un empire colonial. Mais du même coup tous nos concurrents de la Méditerranée, Italie, Autriche-Hongrie, Russie, et derrière eux l'Allemagne, se sont trouvés rapprochés du monde Indien, Indo-Chinois et Chinois. L'Angleterre qui devait le plus y perdre y a gagné par un coup d'audace politique en Égypte; et si les éléments du commerce se sont considérablement

accrus, il y a maintenant un plus grand nombre de copartageants que cette œuvre humanitaire a, plus que nous, rapprochés du but. Il est vrai que ce travail eût été fait sans nous et contre nous si nous ne l'eussions accompli; et l'on pourrait, somme toute, se féliciter des résultats si des fautes financières et politiques n'avaient permis de nous enlever une grosse partie du bénéfice de l'œuvre dans les domaines de la diplomatie et des affaires. L'Inde anglaise importe en France pour une valeur variant de 200 à 240 millions de blé, du coton, des graines oléagineuses, de l'indigo, mais reçoit fort peu de produits français. L'Indo-Chine française en revanche s'ouvre de plus en plus à notre influence économique.

Notre commerce avec la Chine, depuis la pacification du Tonkin, tend à se développer. Longtemps il languit; et aujourd'hui encore notre pavillon ne tient que le cinquième rang dans les ports de Chine après ceux de la Grande-Bretagne, de l'Amérique, de l'Allemagne et du Japon.

En *Afrique* notre situation est avantageuse : nous pouvons y devenir prépondérants si nous tirons bon parti des pays soumis à notre loi ou à notre protection. Algérie et Tunisie, Sénégal et Soudan, Gabon et Congo, Réunion, Madagascar et Comores, territoire d'Obock, nous avons tous les éléments d'un trafic considérable. En outre l'Égypte, malgré une occupation anglaise qui a causé le plus grand mal à notre commerce, fait des échanges avec la France pour une valeur de 45 millions de francs environ. Les importations d'Égypte consistent en céréales, fruits, denrées coloniales, coton; les marchandises françaises qui s'y vendent le plus sont les étoffes, les vins et divers objets manufacturés.

Dans l'Amérique du Nord, le Canada, auquel nous rattachent tant de souvenirs, n'entretient pas avec les ports

français de l'Atlantique des rapports aussi actifs qu'on l'attendrait d'un pays aussi riche. Ses bois, ses céréales, trouvent cependant un accueil de plus en plus empressé sur notre marché; et nos produits manufacturés, nos étoffes seraient en ce pays d'un placement avantageux comme aux États-Unis.

Le Mexique et l'Amérique centrale développent leurs transactions économiques avec la France. Métaux précieux, bois, peaux, café, sucre de ces régions nous sont vendus en quantités croissantes; les étoffes et produits manufacturés de notre pays y sont demandés.

Que dire enfin de nos relations si avantageuses avec l'Amérique du Sud, avec le Brésil et la République Argentine en particulier. Cette république échange avec nous des marchandises valant quelquefois 300 millions; ses bestiaux, peaux, laines, nos vins, étoffes, confections, en sont les aliments. Le Brésil expédie ses cargaisons de café, de coton, de bois, de cacao, etc.

Nos colonies océaniennes et l'Australie, riches en laines et en peaux, contribuent aussi à l'activité du commerce français pour des sommes importantes.

Transit. — En dehors de ces échanges directs, la circulation commerciale comprend la catégorie de marchandises de transit, c'est-à-dire qui empruntent seulement notre territoire, nos voies navigables ou ferrées, nos navires, sans être l'objet de transactions autres que le prix de transport.

Ce transit est surtout alimenté par les envois de la Suisse, de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Angleterre et de l'Italie à destination de l'un de ces pays ou des États-Unis d'Amérique. Il tend à décroître; nous avons déjà expliqué, dans l'étude des voies de communication, par quels artifices nos concurrents essayaient d'échapper au

passage de l'isthme français. Hambourg et Anvers attirent les marchandises d'Italie, de Suisse et de Pays-Bas à destination de l'Amérique. Gênes, Trieste, Salonique, disputent à Marseille le privilège d'embarquer les envois de l'Angleterre à destination du Levant, des Indes, et de l'extrême Orient. Une réforme générale de nos canaux et voies navigables nous rendrait vite l'avantage.

Le transit représente pourtant encore une valeur de 520 millions ; en 1883, il atteignait jusqu'à 662.

Marine marchande ; long cours ; ports de mer ; services maritimes. — La marine marchande de la France n'a cessé de progresser pendant la seconde moitié de ce siècle. Il est vrai que l'État a été obligé de consentir à de lourds sacrifices pour encourager à la fois la construction et l'armement des navires à vapeur, pour conserver aussi à la grande pêche son importance et son rôle dans l'éducation de nos marins.

On ne doit pas apprécier le rang de la marine marchande française en additionnant, comme on le fait souvent, la jauge de ses navires à voiles et de ses navires à vapeur. Un navire à vapeur peut accomplir au moins trois voyages pendant le temps qu'il faut à un voilier ordinaire pour en faire un seul; il est donc nécessaire, d'une manière générale, de multiplier par trois le tonnage-vapeur, pour l'ajouter au tonnage-voiles. On remarquera en outre que la plus forte portion du tonnage en navires à vapeur est représentée par nos grandes compagnies postales, « Messageries maritimes » et « Compagnie générale transatlantique » : et ces navires de 3, 6 et 8,000 tonnes de jauge sont d'une rapidité très supérieure à la moyenne des paquebots de tout pavillon. En Angleterre la proportion de navires de ce type par rapport à la masse des cargo-boats filant 4, 6, 8 ou 10 nœuds est beaucoup plus faible; de même en

Allemagne. Si un vapeur filant 7 ou 8 nœuds, ce qui est la moyenne, vaut à tonnage égal trois voiliers, que dire de ces magnifiques paquebots filant 14, 16 et 18 nœuds? Voilà donc encore une plus-value à considérer pour le calcul de tonnage de notre marine à vapeur. Quiconque a voyagé sur les paquebots de différentes nationalités en conviendra. Le coefficient particulier de la marine à vapeur française serait plus près de 4 que de 3. Ce n'est là qu'une conséquence d'un fait commercial. Les exportateurs de charbons et métaux ont nécessairement une flotte nombreuse de navires à petite vitesse : c'est le cas de l'Angleterre et de l'Allemagne. La France, qui exporte des produits de plus grande valeur sous un même volume, est portée à adopter le type de service postal, régulier, rapide : d'où un avantage de vitesse et de valeur de la tonne-vapeur.

La statistique de 1885 indique l'existence de 14,329 navires à voiles jaugeant 507,800 tonnes et de 937 vapeurs de toutes dimensions jaugeant 492,400 tonneaux. Le total, fait suivant la méthode que nous indiquons ci-dessus, serait donc supérieur à 2 millions de tonnes.

La flotte se partage très inégalement entre quelques puissantes compagnies et les armateurs particuliers. Marseille, siège des *Messageries Maritimes* et de plusieurs sociétés, possède près de 700 navires jaugeant environ 280,000 tonneaux, le Havre 350 jaugeant 185,000 tonneaux, Bordeaux une flotte de 90,000 tonneaux, Nantes 75,000, Dunkerque, Rouen, etc., un nombre bien inférieur. La France vient donc au troisième rang, après la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique, un peu avant l'Allemagne. Observons que la nombreuse flotte des transports de l'État représente aussi une véritable force commerciale en même temps que militaire ; l'Angleterre même n'en a pas un pareil nombre. Ces navires

portant aux colonies des provisions et du matériel de différente nature pour ravitailler les escadres ou les forteresses font un service qui, dans presque tous les autres États, est confié à la marine marchande.

Le mouvement de nos *ports de commerce*, en progrès très remarquable depuis 10 ans, atteint, entrées et sorties comprises, 21,300,000 tonnes (année 1886). Ce mouvement se partage surtout entre les navires français et anglais; puis les bâtiments allemands, norvégiens, italiens, espagnols, américains, prennent part aussi aux transactions maritimes de nos grandes villes de côtes.

Marseille est notre premier port de commerce ; son mouvement, en 1885, a dépassé le tonnage de 6 millions de tonneaux ; les entrées et les sorties de son port comprennent plus de 8,000 navires.

Marseille doit sa longue et toujours croissante prospérité à sa situation au débouché de la vallée du Rhône, couloir par lequel lui arrivent les produits de toute la France à destination de l'Afrique, de l'Asie Mineure, de l'Inde, de l'Indo-Chine, de la Chine, du Japon, et de l'Australie. Dans ses entrepôts s'accumulent les céréales de la Russie méridionale et de Turquie, les blés de l'Inde, les graines oléagineuses d'Afrique, les minerais algériens, les vins et les raisins secs de la zone méditerranéenne, les soies de Chine, le thé, les riz de l'Indo-Chine, les épices.

Ni Gênes, ni Trieste, ni Odessa, ne peuvent lui disputer le premier rang dans la Méditerranée pour le nombre et la qualité des navires. Bien des voyageurs anglais, belges, etc., viennent s'y embarquer pour le Levant, l'Égypte, la Chine ou l'Australie.

Citons seulement les principaux trajets de sa flotte postale :

1° Avec l'Algérie et la Tunisie, des départs sont presque quotidiens. La *Compagnie générale transatlantique* des-

sert soit Alger et Tunis par des traversées directes à grande vitesse, soit toute la série des ports d'Algérie et de Tunisie par des lignes circulaires.

2° Les lignes desservies par la *Compagnie postale des Messageries maritimes dans le Levant.*

L'une gagne Constantinople et Odessa par Naples et le Pirée.

L'autre touche Messine, Syra et Smyrne, puis visite les ports de Syrie et d'Égypte : c'est donc un grand trajet circulaire.

Enfin Marseille est reliée à Alexandrie par un service direct.

Aux termes de la convention revisée en 1887, la compagnie des Messageries Maritimes établira une nouvelle ligne entre Alexandrie et Salonique.

3° La ligne de *Marseille à Yokohama* que parcourent les paquebots de la même compagnie. Le trajet est effectué en 45 jours au plus, souvent en moins de 40 jours. Le navire parti de Marseille touche Port-Saïd, Suez, Aden, Pointe-de-Galle, Singapoure, Saïgon, Shanghaï et Yokohama.

Deux embranchements s'en détachent. A Pointe de Galles un paquebot annexe prend les voyageurs et les marchandises à destination de l'Inde. A Saïgon un autre emporte les passagers et cargaisons pour la côte d'Annam et du Tonkin.

4° La même compagnie organise la *ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie*. Ce trajet, accompli en cinquante jours par de magnifiques paquebots, a pour étapes Port-Saïd, Aden, Mahé des Seychelles, Adélaïde, Melbourne, Sydney et Nouméa.

De Mahé des Seychelles un navire annexe fait le service de la Réunion, Maurice, Madagascar, Zanzibar, les Comores.

Marseille possède encore plusieurs grandes Compagnies, la *Compagnie nationale*, la Compagnie *Fraissinet*, les Compagnies des *Transports maritimes à vapeur*, *Paquet*, *Cyprien Fabre*, etc., etc.

Le Havre (3,200,000 tonnes) est le siège de notre trafic avec l'Amérique du Nord, et entretient en outre des relations régulières avec l'Amérique du Sud, l'Angleterre, les pays scandinaves, la Russie. Au Havre sont emmagasinées les provenances multiples de ces régions.

La *Compagnie générale transatlantique* envoie ses paquebots de 8,000 tonneaux, *Champagne*, *Bourgogne*, *Bretagne*, *Gascogne*, etc., chefs-d'œuvre d'architecture navale, en moins de 8 jours à New-York.

La *Compagnie des Chargeurs Réunis*, non subventionnée, entretient un commerce actif avec le Brésil et la Plata. Ses 25 navires visitent Pernambuco, Bahia, Rio-de-Janeiro, Santos en passant par Lisbonne, ou bien Montevideo, Buenos-Ayres, Rosario et les ports du Parana.

La *Compagnie havraise péninsulaire* met nos régions du Nord en rapports avec le Portugal, l'Espagne, l'Algérie, Maurice et la Réunion.

La *Compagnie maritime du Pacifique* unit le Havre aux ports du Chili et du Pérou.

Citons encore la *Compagnie commerciale des transports à vapeur français* qui se charge des services entre le Havre, la Nouvelle-Orléans, Nouméa et Tahiti.

Bordeaux (1,900,000 tonneaux) entretient d'actives relations avec l'Amérique du Sud et le Sénégal.

La *Compagnie des Messageries maritimes* en fait le point de départ de ses lignes du Brésil et de la Plata. Ses navires, partant tous les 15 jours, touchent : 1° la Corogne, Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres ; ou 2° Vigo, Lisbonne, Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio-Janeiro, Montevideo, Buenos-Ayres.

Bordeaux est aussi maintenant en rapports réguliers avec New-York par les services de la *Compagnie bordelaise de navigation à vapeur.*

Dunkerque (1,200,000 tonneaux) et *Rouen* (900,000 tonneaux) doivent leurs rapides progrès à de récents travaux. *Calais* (180,000), *Cette* (920,000), *Boulogne* (750,000), *Dieppe* (720,000), et *Saint-Nazaire* (700,000 tonneaux) viennent ensuite.

Des améliorations importantes rendront encore l'activité de nos ports plus considérable. Le Havre, menacé par les ensablements de la Seine, sera, dans quelques années, capable de recevoir en tout état de marée les navires du plus fort tonnage. Dunkerque sera bientôt capable de lutter contre Anvers, comme le prouve la progression extraordinaire de son mouvement maritime. Rouen et Bordeaux seront assurés de l'avenir par des endiguements et des approfondissements de leurs fleuves. *La Rochelle* va renaître et retrouver sa vieille prospérité quand son bassin, profond de 9 mètres, sera achevé.

Certes, il manquera toujours à notre commerce maritime l'avantage qu'ont les navires anglais de pouvoir sortir du port avec un gros chargement de houille ajouté aux autres marchandises moins encombrantes. Mais quand nos canaux, complétés et améliorés, permettront le transport à grande distance et à bon marché de nos produits, nous aurons encore à jouer un rôle de premier ordre dans le monde.

L'exploitation intelligente d'un domaine colonial considérable et méconnu ou ignoré de beaucoup de Français sera aussi un aliment assuré de notre commerce maritime. Il ne faut pas se décourager parce que nous venons de passer par une période de l'histoire ou l'âpre concurrence de nos rivaux nous a obligés à faire en peu de temps des mises de fonds importantes, sous forme de travaux

publics ou d'acquisitions coloniales. Mais ces frais ne seront pas perdus : nous en serons vite récompensés par l'accroissement de notre commerce.

La crise commerciale. — D'ailleurs on n'aurait qu'une faible idée de notre commerce si l'on s'en tenait pour l'apprécier à ces chiffres. Il est un objet que nous exportons en grande quantité et que les statistiques ne peuvent exactement mentionner : ce sont les capitaux accumulés chez nous par l'épargne et que nous engageons dans des entreprises étrangères pour leur assurer un revenu. Il faut s'empresser d'ajouter que les étrangers possèdent aussi beaucoup en France et que leur argent s'engage aussi de plus en plus dans des entreprises françaises.

A quoi faut-il attribuer les souffrances actuelles de notre commerce, la diminution de nos ventes à l'étranger ? A ce fait que tous nos voisins tendent de plus en plus à devenir indépendants de nous en fabriquant tout ce qui leur est nécessaire, en imitant nos objets fabriqués, même en les copiant servilement, au lieu de les acheter chez nous. Or, aujourd'hui, le développement social, la facilité des correspondances, l'abondance des informations rendent moins importantes les inventions, moins efficaces les procédés ingénieux du style et de l'art, qui ont toujours fait honneur à notre industrie. A peine une invention est-elle trouvée qu'elle devient la proie de tout le monde : et ce qui passait autrefois pour le cachet et la marque distinctive de chaque nation est devenu chose indifférente. Il faut produire vite et à bon marché, se tenir en relations continuelles avec les acheteurs étrangers, solliciter une clientèle de plus en plus sollicitée par des rivaux, transporter à bon compte les produits de sa fabrication. Dans ce but on développe de plus en plus son outillage national, on a de plus en plus recours aux

machines, la main-d'œuvre atteignant des prix élevés. Aussi les États les plus favorisés dans cette période de lutte ardente sont-ils ceux dont le territoire recèle en abondance les matières premières, comme la houille et les métaux. Les États-Unis d'Amérique se suffisent à eux-mêmes et s'enferment chez eux, repoussant par des impôts énormes les objets de fabrication étrangère ; l'Angleterre est obligée d'emprunter davantage, en particulier pour les objets d'alimentation. Mais en réalité, avec son empire colonial réparti sous toutes les latitudes, elle est aussi indépendante que les États-Unis et possède les mêmes éléments naturels de prospérité commerciale. L'Allemagne doit beaucoup plus la prospérité croissante de son industrie et de son commerce à des efforts d'intelligence et de diplomatie : mais elle jouit aussi du grand avantage d'un sol riche en houille et en métaux.

Nous ne souffrons pas seuls d'ailleurs. Tous les peuples qui avaient pris l'avance en développement industriel dans la première moitié de ce siècle, l'Angleterre et nous, sont frappés, puisque les nations plus jeunes, dont la civilisation est plus récente, veulent cesser d'être clientèle, de payer tribut à leurs anciens fournisseurs, et fabriquent pour s'appliquer un gain concédé jusque-là à deux ou trois peuples privilégiés. C'est une forme du patriotisme contemporain et une révolution facile à comprendre : chacun veut être maître de ses destinées, donner à son pays l'indépendance sous tous les rapports. On n'achètera plus chez le voisin que ce qu'il sera impossible de récolter ou de fabriquer sur le sol de la patrie ! Pourquoi enrichir l'étranger et laisser sans travail, sans bénéfice, l'industrie et l'agriculture nationales ?

Ainsi raisonne plus d'un peuple, les États-Unis, l'Allemagne, l'Italie, etc. Faut-il les imiter ? Faut-il au contraire persévérer dans la voie du *libre-échange* ouverte

par les traités de commerce, laisser entrer en France les produits étrangers au lieu de *protéger* nos commerçants et nos industriels? Où est le remède de leurs souffrances? Quiconque voudra traiter ces questions en vertu de doctrines et d'idées absolues, qu'il soit *protectionniste* ou *libre-échangiste*, risque de donner de mauvais conseils à ses compatriotes. Le commerce est devenu une science, mais une science fuyante et aux progrès rapides, aux évolutions multiples, aux aspects variés, comme la diplomatie. Un diplomate qui prendrait d'avance la résolution de traiter une négociation de telle ou telle manière, suivant tel ou tel principe, sans modifier sa conduite au cours d'entrevues nombreuses, un joueur qui jouerait suivant une méthode immuable au milieu de gens déliés et fins, un commerçant enfin qui suivrait une doctrine sans jamais la fléchir au gré des circonstances, ne passeraient point pour des gens habiles. Il semble bien qu'il en est de même en matière de politique commerciale, et nos ancêtres du dix-septième et du commencement du dix-huitième siècle n'avaient rendu si prospère le commerce de la France qu'à force de souplesse et d'esprit pratique. Leur seul principe, leur seule théorie, était de se conduire en gens avisés, de n'écouter que la leçon des faits dans toute sa variété, l'expérience. Là est peut-être le remède.

Conclusion. — Avec ses ressources variées, malgré des désastres récents et d'autres épreuves qui n'en sont que la conséquence, la France est appelée à tenir un des premiers rangs en Europe. Nous avons essayé de montrer dans les chapitres qui précèdent les avantages et les dangers de sa situation, de sa structure physique, son état actuel tel qu'il résulte d'une longue et glorieuse histoire. Cette histoire, que l'on ne saurait représenter

comme le résultat d'une prédestination, doit beaucoup cependant aux conditions de relief, de climat, de la région naturelle qui s'appelle France. La géographie de notre pays explique en bien des points son histoire, éclaire les leçons du passé et les espérances de l'avenir.

Notre sol n'a été étudié scientifiquement que du jour où l'Académie fondée par Louis XIV procéda aux premières mesures exactes et jeta les fondements de la géodésie. N'oublions jamais, en pensant à la géographie de la France, les noms de Jean Cassini et de Lahire, qui opérèrent la triangulation au nom de l'Académie des sciences, œuvre couronnée en 1783 par la publication d'une *carte du royaume*. Les âges suivants et surtout notre siècle ont poursuivi et complété cette étude qui fixait la nomenclature géographique et la topographie. Les mesures de notre état-major, les travaux des géologues, les progrès de la climatologie, l'exploration des montagnes, tels sont les principaux éléments ajoutés pendant le dix-neuvième siècle à la science exacte, mais un peu sèche, des grands géomètres chargés par le roi de représenter et de mesurer ses États. L'économie politique et la statistique ont aussi contribué de nos jours à éclairer une partie de notre géographie nationale, à montrer quels rapports enchaînent l'homme au sol qui le nourrit.

Pour bien connaître notre pays, il faut tenir compte de toutes ces données. Mais il importe avant tout de comprendre la géographie physique qui explique en grande partie le reste : alors seulement tous les détails se classeront d'eux-mêmes dans l'esprit. On a souvent défini le Français « un homme qui ne sait pas la géographie ». Nous avons pris l'habitude d'adopter de confiance ce dicton importé de l'étranger et que rien ne justifie.

Il est vrai que l'étude de la géographie économique, science de rapports et de rapprochements, est faite pour

troubler l'esprit. La condition matérielle des peuples, le caractère de leurs rivalités changent avec une prodigieuse rapidité, trompant toutes les prévisions, surprenant l'homme le plus rompu aux affaires, le plus habitué à leurs vicissitudes.

Ainsi, au cours des derniers siècles, il y a eu un certain rapprochement des divers éléments qui contribuent à la prospérité économique de la France. C'est là un des traits de physionomie les plus frappants de la période historique contemporaine. Jadis le contraste était vif entre l'agriculteur, l'industriel et le commerçant. L'agriculteur, menant une vie isolée dans les champs qu'il fécondait de ses labeurs, s'adonnait à un métier traditionnel dans toute la force du terme; l'industriel, longtemps simple manœuvre, plus ou moins habile, ne se souciait point des intérêts du cultivateur, ne s'en sentait que médiocrement solidaire; le marchand transportait et vendait ce que les travailleurs de la terre et les artisans mettaient à sa disposition, sans faire effort pour les encourager au progrès dans l'intérêt commun.

Une fois l'unité territoriale et l'unité morale conquises, cette condition devait se modifier profondément du jour où la science aviverait le souci de la prospérité matérielle chez tous les peuples en les condamnant à la rivalité et au progrès. L'industrie fut transformée la première : et sa transformation eut pour conséquence immédiate celle de l'agriculture et du commerce. Dire que les améliorations industrielles dues à la science ont poussé brutalement agriculteurs et commerçants dans la voie du progrès serait insuffisant. En réalité, agriculture et commerce sont devenus purement et simplement des industries. La barrière s'est abaissée entre ces trois ordres de l'activité nationale comme entre les trois ordres de l'ancienne société française. Et la confusion ne fera que croître à me-

sure que le niveau intellectuel s'élèvera dans chacune des conditions entre lesquelles se répartit notre peuple.

Nous avons continué néanmoins à étudier à part l'agriculture, l'industrie et le commerce, et conservé cet ordre très rationnel en lui-même. Si ces trois modes généraux du travail national se confondent de plus en plus, il n'en reste pas moins vrai que l'agriculture est dans la sujétion absolue du sol, l'industrie déjà plus souvent dégagée de cette fatalité, le commerce plus libre encore. Mais cette vérité est toute relative, et il n'y a une gradation de ce genre que si l'on s'en tient à l'étude particulière de la condition économique d'un État. Élargissez le cercle de vos observations, comparez l'industrie et le commerce du monde entier, et vous constaterez sans retard, qu'au fond des choses, l'agriculture n'est pas plus enchaînée au sol que les autres manifestations de notre activité, ou plutôt que le commerce et l'industrie subissent la même dépendance géographique que l'agriculture. C'est pourquoi, dans l'intérêt même de notre pays, nous devons étudier le reste du monde avec le même soin que la France. L'étude économique du sol français est le premier plan du tableau, si l'on veut : il faut d'autres plans et un cadre. Voilà pourquoi nous avons tenu à établir sans cesse des comparaisons qui sont indispensables à l'étude de la géographie.

QUATRIÈME SECTION

HISTOIRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

CHAPITRE PREMIER

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DE L'AGRICULTURE FRANÇAISE DANS SON RAPPORT AVEC LA GÉOGRAPHIE.

Nous n'avons point à examiner complètement ici l'histoire du développement de l'agriculture française. Le rôle du géographe consiste simplement à montrer sous l'influence de quelles causes, surtout géographiques, s'est faite l'exploitation des richesses naturelles de notre sol.

Périodes antique, gallo-romaine et franque. — De bonne heure le nom de Celtique, remplacé plus tard par celui de Gaule, apparaît dans l'histoire de la géographie. Mais les textes classiques de la période grecque ne nous entretiennent guère que des invasions des peuples celtiques, ou bien considèrent seulement l'histoire des établissements helléniques dans la Méditerranée occidentale. Au reste, la région naturelle gauloise que l'on considéra

dès la plus haute antiquité dans son ensemble, était alors assez peu civilisée. L'Italie, l'Ibérie, la péninsule des Balkans, l'Asie-Mineure, la Syrie, l'Égypte et les Iles étaient les pays exploités pour l'alimentation des peuples les plus nombreux; les régions qui bordent le bassin de la Méditerranée étaient considérées par les hommes les plus instruits comme les mieux douées par la nature pour entretenir une riche agriculture. Si les voyages du Marseillais Pythéas et les notions recueillies par ses compatriotes, qui entretenaient des relations suivies avec les peuples de l'intérieur, révélèrent au monde grec l'importance du terroir gaulois, on oublia bientôt ces témoignages au point de les révoquer en doute. Qu'importait d'ailleurs aux peuples méditerranéens? N'avaient-ils pas pour se nourrir les céréales des riches pays baignés par le Pont-Euxin, les récoltes de l'Égypte, de la Syrie, de l'Asie-Mineure? La Gaule était loin du centre géographique de la civilisation, et habitée d'ailleurs par des peuples barbares, et encore peu nombreux, elle portait encore sa parure de végétation primitive, une grande étendue de forêts.

Quand la prédominance passa aux Italiotes, la Gaule dut coopérer à la prospérité de ces maîtres. L'agriculture des pays riverains de l'Euxin, celle de l'Égypte avaient nourri le monde grec. Le monde romain, auquel les ressources de l'Afrique carthaginoise et de la Sicile ne suffisaient plus, colonisa et civilisa dans son intérêt les régions de la Celtique voisines de l'Italie. C'est la Gaule méditerranéenne, la province romaine, qui reçoit d'abord des colons et apprend les procédés de culture des vainqueurs. Cette initiation n'avait rien que de naturel et de facile : les Romains pouvaient développer là leurs cultures nationales. Aussi, frappés surtout de cette ressemblance de la Gaule du sud-est avec leur mère patrie, ils attachent peu d'importance aux régions arrosées par la Garonne, la

Loire et la Seine. Strabon même, qui vivait au temps d'Auguste et de Tibère, déclare encore que le Rhône traverse la partie la plus fertile de la Gaule « parce que la Narbonnaise a précisément toutes les productions de l'Italie. » La végétation des pays méditerranéens est la plus précieuse à ses yeux. Il remarque pourtant un changement de flore dans le pays situé au delà des Cévennes, et rend hommage à la fécondité naturelle de cette conquête de César. « Le reste de la Gaule produit beaucoup de froment, de millet, de glands, et nourrit des troupeaux de toute sorte. Aucune partie du sol n'est oisive, sauf celle qu'occupent les forêts et les marécages. » Nous voilà donc loin des tableaux représentant l'ancienne Gaule couverte d'épaisses forêts, tableaux pleins de pittoresque et vides de vérité. Au temps d'Auguste le sol non exploité est l'exception; l'agriculture est déjà en honneur. D'ailleurs on constate en étudiant le récit des campagnes de César, que les peuples vaincus nourrissaient largement ses troupes en blé; c'est toujours la principale matière à ses réquisitions, l'objet souvent exigé dans les tributs. Observons enfin qu'à l'époque où écrit Strabon, la culture de la vigne n'a guère dépassé la limite des Cévennes. Les Gaulois en plantent pourtant « mais les raisins y arrivent difficilement à maturité », dit le géographe, qui déclare les Gaulois « plus aptes au combat qu'à la culture des champs ». La complexité et l'incertitude de ce témoignage indiquent que, même au siècle d'Auguste, les Gréco-Romains n'avaient pas une connaissance bien complète de la Gaule. Ils en savaient médiocrement la forme, la latitude et l'étendue : comment auraient-ils pu en bien étudier la flore?

Les progrès des Gaulois, au contact de la civilisation romaine répandue dans la vallée du Rhône, furent rapides. Mais les historiens anciens attestent que les procédés de

culture de nos ancêtres étonnèrent beaucoup les Romains. En Gaule avaient été inventés de bonne heure la charrue à roues, le tamis de crin et plusieurs autres instruments agricoles. Les méthodes de marnage des terres ne leur étaient point inconnues. Ils fabriquaient plusieurs sortes de boissons fermentées. C'est surtout la culture de la vigne qui gagna du terrain pendant l'empire. Mais les empereurs arrêtèrent plus d'une fois ces progrès par des rescrits, ne voulant pas que les produits de la Gaule fissent à ceux de l'Italie une concurrence désastreuse. Peu à peu on comprenait les merveilleux avantages du terroir et du climat gaulois. On connaît la prédilection de l'empereur Julien pour les campagnes voisines de Lutèce, l'admiration qu'il témoigne en voyant la vigne donner un produit sous une latitude si septentrionale. Des onze ou douze millions d'habitants que contenait la Gaule, le plus grand nombre s'adonnait aux travaux agricoles. L'obstacle au progrès était le mode de tenure des terres, puis le manque de cohésion de tous ces peuples.

Aussi, malgré l'influence civilisatrice de Rome, la condition de l'agriculture ne fut point très favorable pendant la période gallo-romaine. C'est la misère qui souleva ces terribles révoltes de campagnards, les *Bagaudes*, véritable guerre sociale. Les épreuves de la grande invasion du cinquième siècle contribuèrent aussi à diminuer la sécurité des campagnes. La Gaule franque ne vit point davantage fleurir son agriculture : on sait les plaintes de Charlemagne contre les comtes persécuteurs. Toutefois, au milieu des troubles de cette période de guerres, il faut noter les efforts des ordres religieux pour remettre en honneur le travail de la terre, et diriger les tentatives des cultivateurs. Les abbayes exploitaient souvent avec beaucoup d'intelligence leurs nombreux domaines; celles de Saint-Germain-des-Prés, de Saint-Martin de Tours, de

Saint-Denis faisaient valoir des propriétés et des fermes peuplées de plusieurs milliers d'ouvriers agricoles.

Mais le manque de voies de communication, le peu d'activité du commerce, l'absence de toute cohésion entre les peuples des différentes régions, tout s'opposait à un développement intense de l'agriculture.

Le moyen âge. — Ce fut, à plus forte raison, la condition des campagnes pendant la période féodale. Comment parler d'une condition générale de l'agriculture à cette époque? Il serait également faux de croire que ce régime politique a été funeste aux gens des campagnes, de lui attribuer d'heureux effets sur une vaste étendue de pays. Tout fut variable, relatif d'un canton à l'autre. De même pendant la période du développement de la royauté française, chaque province se suffit et possède ses cultures particulières, tout juste assez étendues pour éviter les disettes. Et encore des guerres incessantes compromettaient cette agriculture rudimentaire et traditionnelle. Au douzième siècle le Midi de la France fait un frappant contraste, par sa prospérité, avec les régions du Nord et du Centre.

Mais à mesure que la royauté étend son domaine et que, d'autre part, les régions de l'Europe centrale et les Iles-Britanniques se civilisent davantage, nos campagnes commencent à produire en vue du commerce. Avec le patriotisme s'éveille la notion des merveilleuses ressources du sol natal; le paysan regarde au delà des étroites limites de sa province, vise à la richesse et travaille, dans ce but, à l'amélioration des méthodes d'exploitation agricole. La royauté a le même intérêt. Au temps de saint Louis, le Nord et le Midi ont leurs marchés qui suscitent la production agricole. Rouen, Arras, Reims expédient en Flandre, en Allemagne et en Lorraine les

richesses de notre terroir; Marseille, Narbonne, Nîmes, Montpellier envoyaient sans doute en payement des denrées du Levant les produits du sol français. Qu'on se rappelle le rôle de la « Hanse parisienne », des « Marchands de l'eau » centralisant un commerce considérable de blé et de vin. Les routes de terre sont mauvaises encore, mais sur les fleuves se font des transports assez actifs entre les diverses régions naturelles de la France. Et parmi ces régions quelques-unes jouissent d'une prospérité admirable, comme la Normandie. Bref, le meilleur indice des progrès agricoles entre le onzième et le treizième siècle, c'est l'aisance avec laquelle la France nourrit, sous le saint roi, ses quinze millions d'habitants.

A la veille de la guerre de Cent ans la prospérité agricole est à son comble. Le pays de France prime en richesse l'Allemagne et l'Angleterre. Ce terrible duel marque un retour aux plus grandes épreuves. Les campagnes, ravagées par les grandes compagnies ou par les partisans des fauteurs de guerres civiles, produisent peu. Sous Charles VII la confiance renaît; les opérations de commerce d'un Jacques Cœur et de quelques autres armateurs moins riches prouvent l'amélioration de l'état agricole de la France qui envoyait au loin les produits de son sol. L'exportation des tissus, des draps en particulier, indique un état florissant des cultures de lin et de chanvre.

Vers la fin du quinzième siècle, la solidarité du groupe compacte de provinces relevant de la royauté est un fait accompli. Pendant la période moderne, qui s'ouvre alors, on peut suivre aisément les progrès de notre agriculture; il y aura désormais direction, unité d'efforts, et le sol sera enfin exploité dans son ensemble suivant de meilleures méthodes. A mesure que le sentiment politique et le patriotisme moral attacheront de plus en plus étroite-

ment les Français à leur terre, ils prendront aussi meilleure conscience de ce que vaut cet admirable faisceau de régions naturelles.

Période moderne. — Tel est le caractère de la période moderne. De plus, une évolution géographique considérable, déjà commencée au cours du moyen âge, s'est accomplie. La prépondérance agricole des pays riverains de la Méditerranée, caractéristique de l'antiquité et du moyen âge, a pris fin; la mise en valeur des terres de l'Europe occidentale et centrale a révélé leur incontestable supériorité agricole. Et dans cette zone riche en céréales les avantages particuliers de la région française se révèlent aussi graduellement.

Il serait impossible d'indiquer, sauf dans un ouvrage spécial et très étendu, toutes les mesures qui ont favorisé pendant cette période le développement agricole de la France. Citons surtout les progrès dus à Louis XI qui supprime des taxes pour encourager la culture du mûrier et l'industrie de la soie ; à François Ier qui protège cette même culture en frappant de droits élevés les produits similaires des pays voisins. C'est au roi Henri IV et à son ministre Sully que notre agriculture doit les plus rapides améliorations. Ce sage politique avait compris que cette richesse valait mieux que l'or et l'argent hâtivement tirés du nouveau monde. Sully était avant tout préoccupé du « labourage et du pâturage, les deux mamelles qui alimentent la France, les vrais mines et trésors du Pérou ». On sait qu'il interdit aux collecteurs de faire saisir les outils agricoles et les bestiaux, qu'il assura par des mesures rigoureuses la sécurité des campagnes. L'activité du commerce et de l'industrie stimulèrent ces progrès de l'agriculture. Enfin la publication du « Théâtre de l'agriculture et ménage des champs » en 1600, par le seigneur du Pra-

del, Olivier de Serres, fut pour beaucoup dans l'introduction de meilleures méthodes d'exploitation des campagnes. Le roi qui encourageait les gentilshommes à honorer les travaux agricoles et à les diriger sur leurs domaines, lisait tous les jours après dîner quelques pages du Manuel d'agronomie pratique d'Olivier de Serres.

Richelieu a marqué moins de zèle pour l'agriculture; mais le développement qu'il donna à l'industrie et au commerce de son pays contribua aussi à stimuler plusieurs cultures importantes. Pendant tout le cours du dix-septième siècle c'est l'exploitation végétale du sol qui enrichit notre patrie et la rend prépondérante. Colbert n'a pas délaissé de parti pris le soin de l'agriculture, comme l'en ont accusé à tort plusieurs économistes; et si, pendant sa longue et laborieuse administration, le peuple des campagnes a souffert de plusieurs famines, il n'en faut attribuer la responsabilité qu'aux instincts belliqueux d'autres ministres qui enlevèrent au travail du sol nombre d'hommes valides, pour les enrôler. Mais on peut citer plusieurs mesures dues à l'initiative de Colbert et qui ont porté leurs fruits. D'abord le sol arable s'étendit, grâce aux dessèchements de marais et aux défrichements qu'il ordonna : les premiers travaux d'amendement furent entrepris dans les Landes à cette époque. N'est-ce pas à Colbert qu'on doit encore les règlements qui sous le nom d'ordonnance des eaux et forêts (1669) assurèrent une exploitation plus rationnelle de nos richesses forestières? La culture des céréales fut vivement encouragée par la licence accordée aux producteurs de blés de vendre leurs récoltes d'une province à l'autre : ce progrès de la liberté de circulation, la création de routes et de canaux, conduisaient à adopter pour chaque région naturelle la culture la mieux appropriée. La perspective de l'exportation en pays étranger s'offrait même à nos cultivateurs de

céréales, avec cette restriction toutefois, que l'on vendrait seulement ce qui ne serait point nécessaire en France. « Ce débit pourra apporter beaucoup d'argent », disait le grand ministre. Imitant Henri IV, il interdit de saisir les bestiaux et instruments agricoles en poursuite du recouvrement des tailles.

Mais la fréquence des guerres empêcha le bon effet de toutes ces mesures. On sait les lamentables descriptions de la misère des paysans que nous donne Vauban dans sa « Dîme royale », et la remarque de La Bruyère sur la condition du peuple des campagnes, enfin les rapports des gouverneurs de province à ce sujet. Lesdiguières, gouverneur de Dauphiné, faisait savoir à Colbert que ses administrés n'avaient vécu au cours d'un long hiver que de racines et de glands et mangeaient « l'écorce des arbres ou l'herbe des prés ». Colbert, encore une fois, n'était pas responsable de l'effroyable dépense d'hommes jeunes et valides dans des guerres incessantes.

Le dix-huitième siècle fut aussi marqué par des guerres fréquentes, mais plus malheureuses. Ce n'est là pourtant qu'une partie des causes qui mirent la production agricole française à un rang moins élevé. De nouvelles puissances ont surgi qui prétendent nous disputer la prépondérance économique. La Prusse se peuple rapidement et est défrichée par de laborieux colons venus de tous les pays voisins; on y développe la culture des céréales, l'élevage des animaux domestiques. La Grande-Bretagne a fait aussi de merveilleux progrès dans l'exploitation savante du sol. La Russie enfin est entrée en scène. Voilà des rivaux dans l'ordre économique comme dans l'ordre politique. Il est vrai que, chez nous aussi, les efforts des hommes de science et des philosophes se tournent de ce côté. Les économistes sont possédés du désir de découvrir les lois de la production de la richesse et de sa dis-

tribution. Somme toute, Quesnay peut être considéré comme un des fondateurs de la géographie économique aussi bien que de l'économie politique. Les physiocrates ont tort sans doute de déclarer que la terre seule a le pouvoir de produire la richesse : mais sous cette exagération il y a un sentiment vif et admirable des avantages que vaudra à la richesse nationale une meilleure connaissance du sol, de la géographie. On ne saurait passer sous silence les essais de réforme de Turgot, ses édits supprimant les corvées pour laisser aux cultivateurs tout le temps nécessaire à leurs travaux, son arrêt de 1774 sur la libre circulation des blés dans le royaume. Les économistes et autres réformateurs de cette époque, portés à exagérer le rôle de la théorie et des principes, étaient du moins animés d'une profonde charité pour le peuple des campagnes.

Période contemporaine. — L'agriculture nationale s'est développée pendant la période contemporaine, grâce au merveilleux progrès des sciences, de la mécanique, de la chimie, de toutes les branches de l'agronomie en un mot. La multiplication des moyens de transport, des relations internationales, l'accroissement général de la richesse publique et du bien-être lui ont été très favorables. Enfin on peut dire qu'au début de ce siècle du moins, le morcellement graduel de la propriété sur notre territoire a donné certaines facilités aux améliorations de la main-d'œuvre ; la culture est devenue plus scrupuleuse qu'au temps des grands domaines.

Mais aussi la concurrence des pays étrangers a pris une plus grande proportion. Que l'Angleterre, l'Allemagne. l'Italie, l'Espagne cultivent plus et mieux leur sol, ce n'est encore qu'une faible menace pour la vente de nos produits agricoles, puisque la population s'y accroît presque

dans la même mesure que la production et laisse d'assez médiocres valeurs à exporter. Dans cette lutte on peut triompher à l'aide de quelques mesures transitoires de protection qui enlèveront vite à nos voisins le désir de produire beaucoup au delà de leurs besoins, sauf des denrées que notre sol donne en quantité insuffisante. Mais le danger vient du développement prodigieux, extraordinaire, des cultures de céréales et de l'élevage des animaux domestiques dans le nouveau monde et en Australie. De là une crise que tous les pays d'Europe, ou presque tous, traversent comme nous. Mais l'équilibre entre la consommation et la production finira bien par s'établir dans l'Amérique comme en Europe : et l'Europe contribue à l'établir en inondant le nouveau monde d'émigrants, revanche de l'inondation de produits agricoles dont elle souffre. Encore faut-il du courage et de la sagesse politique pour éviter de succomber avant la fin de la lutte économique.

Conclusion. — L'agriculture française, éprouvée par des fléaux terribles, tels que le phylloxéra, a surtout souffert de la concurrence de pays étrangers. En Europe même, des régions moins favorisées que la nôtre par la nature, où le sol et le climat sont moins bienfaisants, ont regagné, à force de progrès scientifiques et d'améliorations, un rang plus élevé, ont réussi à produire plus et mieux que ne semblaient leur permettre les lois géographiques de la végétation. Des États de notre partie du monde, comme la Russie, ont même mis en valeur de vastes zones de cultures mal exploitées jusque-là, ou abandonnées à la végétation sauvage des steppes et des forêts. L'Europe orientale est devenue un grenier à blé où les peuples du centre et de l'occident vont s'approvisionner. Enfin les vastes défrichements entrepris et menés à

bien dans le continent nord-américain ont donné au jeune peuple des États-Unis le moyen de se nourrir aisément de céréales et d'en exporter d'énormes cargaisons dans l'ancien monde : les cultures industrielles ne s'y sont pas moins développées que les cultures alimentaires. L'Amérique du Sud, inondée à son tour de colons européens, fait concurrence à l'élevage des pays agricoles de l'Europe occidentale et centrale; ses bestiaux, ses salaisons, ses peaux sont vendus sur nos marchés à si bon compte, que nos éleveurs craignent de perdre même la clientèle nationale et restreignent leur production dans l'attente d'une ruine progressive. Que dire de l'introduction des plantes de nos régions dans des zones climatériques où elles ne semblaient pas devoir prospérer ? L'Inde envoie, tout comme les États-Unis d'Amérique, nombre de navires chargés de blé dans nos ports.

Ainsi la France, qui, dans les âges précédents, nourrissait sans peine ses habitants des produits d'un sol riche et bienfaisant, qui envoyait même une bonne partie de ses denrées agricoles chez les peuples voisins, ne peut plus aujourd'hui jouer le même rôle; l'Europe, surpeuplée, doit chercher ailleurs ses blés et le reste. En même temps chaque État se renferme et se protège contre les exportations du voisin, et réserve à ses compatriotes, autant qu'il est possible, le soin d'approvisionner les marchés nationaux et le privilège d'y réaliser des bénéfices. Chaque peuple demande à la science les moyens de se suffire, de ne plus payer tribut à l'étranger. Partout se développe une sorte de patriotisme agricole qui attache l'homme à son sol. Il n'y a d'exception à cette règle actuelle de la politique économique que pour les peuples incapables, quels que soient leurs efforts, de se nourrir à l'intérieur de leurs frontières.

La France a suivi l'exemple de ses voisins. Ses campa-

gnes se dépeuplaient au profit des villes industrielles ; ses hommes les plus robustes, les plus capables de porter les armes, allaient grossir le nombre des ouvriers d'usine auxquels le travail commence aussi à manquer. Des lois protectrices de l'agriculture ont été votées ; des droits de douane élevés seront désormais perçus sur les produits agricoles importés de l'étranger. On espère ainsi mettre au moins pour quelque temps nos cultivateurs à l'abri d'une concurrence ruineuse. Les théoriciens du *libre-échange* prophétisent que ces mesures prohibitives n'aboutiront à rien ; ceux de la protection promettent, avec non moins d'assurance, que le vote de ces tarifs nouveaux rendra à l'agriculture une partie de son ancienne prospérité. Peu importent les doctrines et les principes. En tout cas, « protectionnistes » et « libre-échangistes » sont d'accord pour conseiller à nos cultivateurs d'améliorer leurs méthodes et leurs procédés, d'employer un outillage perfectionné, de substituer le plus possible les machines à la main-d'œuvre, de former des associations. La solution et le remède de la crise agricole sont dans toutes ces pratiques, dans des études de détail menées avec intelligence ; fort heureusement, du reste, le campagnard est resté méfiant à l'endroit des théories, et, si le vieil esprit pratique de nos ancêtres, oblitéré par un siècle de dogmatisme et de déclamation, s'est réfugié quelque part, ce doit être chez les agriculteurs.

CHAPITRE II

HISTOIRE SOMMAIRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE ET DES VOIES DE COMMUNICATION DE LA FRANCE DANS SON RAPPORT AVEC LA GÉOGRAPHIE (1).

Aperçu général. — Il importe d'étudier les modifications introduites dans l'état économique de la France par la série des vicissitudes historiques. C'est une histoire qui porte de profonds enseignements avec elle; elle montre combien la prospérité de notre pays est intéressée dans les événements politiques les plus indifférents en apparence et les plus lointains. Elle apprend à l'agriculteur, au commerçant, à l'industriel, que la richesse ne récompense pas seulement, récompense rarement même les esprits étroits pour lesquels rien n'existe en dehors des préoccupations mesquines et égoïstes de chaque métier.

§ I. — **Antiquité.**

La Gaule indépendante ; Phéniciens et Grecs. — Bien

(1) En ajoutant cette étude historico-géographique aux développements de pure géographie contenus dans ce précis, nous n'avons fait que suivre le conseil et l'exemple de notre maître M. H. Pigeonneau. Son *Histoire du commerce de la France* contient nombre d'études de véritable géographie comparée qui doivent prendre leur place dans les livres d'enseignement : nous avons donné ici un résumé aussi fidèle que possible des doctrines du premier volume publié en 1885 et cité les conclusions les plus caractéristiques.

longtemps avant la conquête romaine qui devait donner l'unité à la région naturelle appelée aujourd'hui France, plusieurs civilisations, assez primitives du reste, s'y succédèrent. Les auteurs anciens attestent que plusieurs tribus de Celtes, d'Ibères, de Ligures surent de bonne heure travailler les métaux, fabriquer des armes, tisser des étoffes ; à plus forte raison l'agriculture était-elle développée parmi ces peuples d'origines diverses, souvent en guerre les uns contre les autres. Il est inutile de rechercher quelles pouvaient être les relations, les voies commerciales de la Gaule indépendante, de se demander si le trafic était plus ou moins actif avec chacune des régions voisines. C'est transporter nos idées dans un âge, dans un milieu où elles n'ont aucune application utile. Pour qu'il y ait trafic dans le sens moderne du mot, il faut que des États cohérents se soient constitués. La vie isolée des tribus ne comporte point de ces relations sûres, régulières et lointaines. Les Ibères avaient sans doute plus de rapports avec leurs congénères du sud-ouest qu'avec leurs voisins du nord et de l'est; les Ligures se trouvaient tout naturellement en communications faciles avec les peuples riverains de la Méditerranée. Aux Celtes, Kymris et autres peuples de l'ouest, du nord et de l'est, il appartenait d'échanger leurs produits avec les peuples ou tribus de la grande plaine du Nord, de la vallée du Danube, ou des îles du Nord au delà d'une mer facile à traverser. Mais la civilisation se limitant, pendant ces périodes reculées, aux pays riverains de la Méditerranée et surtout de la Méditerranée orientale, le rôle d'isthme de la région gauloise ne pouvait exister ; au reste l'insécurité provenant de l'état de guerre, l'absence de toute solidarité d'intérêts et de sentiments entre les peuplades, rendaient le passage aussi dangereux qu'inutile faute de matière à trafic.

Les Phéniciens furent les premiers intéressés à modi-

fier cet état de choses, dès qu'ils eurent fondé leur colonie de Gadès, vers 1100 avant notre ère. Ils attaquèrent commercialement la Gaule par le sud et entrèrent tout d'abord en relations avec les tribus ibères et ligures : et le premier résultat de leur intervention mercantile fut l'entrée graduelle dans la société civilisée antique des habitants de la région du Rhône et des Cévennes. On sait que leurs navires chargeaient à Sidon et à Tyr des armes, des ornements de bronze, des bijoux, des métaux précieux, de fines étoffes à destination de leurs nouveaux clients ; ceux-ci donnaient en échange des minerais de plomb argentifère exploités dès la plus haute antiquité dans les Cévennes, des laines et un peu de poudre d'or qu'on retirait alors du sable de quelques rivières.

Les comptoirs phéniciens furent nombreux et importants sur les côtes que peuplaient surtout les tribus ligures. Monaco, Saint-Gilles aux bouches du Rhône, Port-Vendres, Castel-Roussillon en marquent les principaux emplacements.

Si l'on en croyait une légende significative rapportée par Diodore de Sicile, les Phéniciens auraient même organisé des convois commerciaux à travers toute la largeur de la Celtique. Quelques interprètes de cette légende leur attribuent la fondation d'Alésia, qui se trouve précisément à mi-chemin entre l'embouchure de la Seine et celle du Rhône. Il est aisé de comprendre l'ardeur des Phéniciens à rechercher une route de terre pour amener l'étain de Cornouailles jusqu'aux ports de la Méditerranée ; si habiles navigateurs qu'ils fussent, ils devaient s'efforcer d'éviter les longues et périlleuses traversées de l'Atlantique. C'est ce trafic de l'étain qui fit valoir aux yeux des Phéniciens la valeur de l'isthme celtique comme lieu de transit : cette vérité géographique fut mise en lumière par l'étranger.

Leurs barques et leurs bêtes de somme suivirent cette

voie, sans concurrence, jusqu'à la constitution d'États étrusques et grecs dans la Méditerranée occidentale, vers le septième siècle avant notre ère. L'établissement des Grecs, leur victoire sur les Phéniciens et Carthaginois, la fondation de Marseille, eurent la plus profonde influence sur l'état économique de la Gaule. Mais les nouveaux colons civilisèrent surtout les contrées baignées par la Méditerranée, y introduisirent la vigne et l'olivier, ouvrirent au commerce de nombreux ports, parmi lesquels Agde et Nice ; mais pendant trois siècles leurs négociants, leurs colons restent confinés dans la région du Nord et ne connaissent de la Gaule que les contrées les plus analogues aux pays qui bordent la « mer intérieure »; en somme leur intervention a d'abord moins d'importance que celle des Phéniciens plus aptes à dresser et à exécuter des plans généraux d'exploitation commerciale. Au quatrième siècle enfin leur horizon s'élargit; les rapports avec les contrées du Nord qui produisent l'étain et l'ambre, avec la Gaule du Nord dont le sol fertile devait donner des moissons de plus en plus abondantes, s'établissent, comme le prouve l'aventureux voyage de Pythéas, objet d'incrédulité pour plus d'un géographe ancien.

Les Étrusques avaient aussi poussé fort loin leurs investigations. On a retrouvé des traces de leur passage et de leur influence jusque dans la région du Rhin supérieur et moyen.

Sous l'influence de ces civilisations la Gaule devenait une terre plus productive, plus industrieuse ; ses peuples étaient rapprochés les uns des autres par les rapports commerciaux et, sans arriver encore à l'union politique qui donne seule toute sa valeur à une région naturelle, apprenaient à se connaître et à mieux exploiter leur sol natal. Ces progrès sont attestés par bien des faits. Au sud voici *Narbonne* qui s'élève en face de Marseille et repré-

sente le commerce des Celtes et des Ibères attirés à leur tour vers la mer par la civilisation et par l'intérêt. Sur l'Atlantique Bordeaux (Burdigala) se fonde, ce qui prouve deux événements économiques d'importance capitale pour la région gauloise : d'abord les riches terres du sud-ouest devaient donner un meilleur produit, sollicitées par la naissance de ce nouveau commerce; puis les relations d'une mer à l'autre, de l'Atlantique à la Méditerranée par la dépression de Naurouse, de Bordeaux à Narbonne, se développaient nécessairement. Au nord-ouest les Vénètes (Vannes) se rendaient maîtres du commerce des produits des Iles-Britanniques et les apportaient aux bouches de la Loire, à Corbilo, pour les livrer au transit : c'étaient le fer, l'étain, les peaux, les chiens, et... les esclaves. La circulation monétaire remplaçait le troc de la période primitive. Et non seulement la civilisation maritime faisait surgir des ports et ouvrait aux peuples de la Gaule la perspective du commerce d'outre-mer ; mais à l'intérieur la circulation des marchandises devenait plus intense, les routes se multipliaient; l'esprit mercantile remplaçait le sentiment guerrier des sauvages qu'exploitaient jadis les Phéniciens. N'est-ce pas une querelle à propos des péages de la Saône qui mit aux prises les Æduens et les Séquanes? Ainsi la vie commerciale s'éveillait et rapprochait peu à peu ces peuplades qui graduellement devenaient peuple. La Gaule, par l'accroissement de ses richesses agricoles et industrielles, par la haute valeur de sa position d'isthme, prenait place parmi les régions productrices et commerçantes. Les riverains de la Méditerranée la considéraient comme une zone importante d'exploitation, comprenaient que l'Occident avait une valeur jusque-là prêtée au seul Orient, et s'habituaient à y passer pour gagner les îles de la lointaine Bretagne. Les métaux, les blés, les vins de la Gaule devenaient des articles notables du commerce anti-

que. Le Mercure gaulois, dieu du négoce, patron des voyageurs, voit son culte se développer. « Le commerce de la Gaule, avant la conquête romaine, dut être ce qu'est aujourd'hui celui du Soudan et de l'Asie centrale : quelques grandes villes à la fois sanctuaires et forteresses comme Nîmes (Nemausus), Vienne, Toulouse, Chalon-sur-Saône (Cabillonum), Alésia, Bourges (Avaricum), Orléans (Genabum) où se tiennent de véritables foires ; de nombreuses bourgades où les habitants de la campagne se réunissent à jours fixes pour échanger leurs denrées... ; des caravanes de marchands gaulois ou Massaliotes circulant avec leurs pacotilles sous la protection des chefs de clan... ; des routes assez mal entretenues, mais praticables pour des chariots grossièrement fabriqués et généralement traînés par des bœufs ; des associations de bateliers placées sous le patronage de quelques personnages puissants, et sous la garantie des conventions commerciales conclues entre les nations voisines... ; tel était le spectacle que nous retrouverons au moyen âge et qu'offrait sans doute le commerce gaulois un ou deux siècles avant notre ère (1). » A ce tableau il faudrait ajouter la peinture du développement de la vie maritime, la description du port des Vénètes, de leurs robustes navires qui disputèrent la victoire à César. Malgré tout, quels que fussent les progrès de la cohésion politique et de la solidarité commerciale, le mouvement des échanges de la Gaule ne pouvait se comparer à l'activité de la Méditerranée orientale. Plus civilisé que la Bretagne et surtout que la Germanie, notre pays l'était beaucoup moins que n'importe quelle région de l'Europe méridionale.

La Gaule romaine. — Il suffit, pour indiquer les raisons

(1) Pigeonneau, ouvrage cité, p. 20 et 21.

économiques dont s'inspirèrent les Romains dans leur conquête de la Gaule, de rappeler la belle description des avantages naturels de cette contrée consignée dans la Géographie de Strabon : « La Gaule présente, avant tout, une remarquable harmonie de son système de cours d'eau, et une disposition favorable des mers qui la baignent... Elle est tout entière sillonnée par des fleuves qui descendent, les uns des Alpes, les autres des Cévennes et des Pyrénées, et qui se jettent dans l'Océan ou dans notre mer. Les régions qu'ils traversent sont en général des plaines ou des terrains modérément accidentés et qui présentent les conditions les plus avantageuses pour la navigabilité des cours d'eau. La nature les a disposés si heureusement que, pour passer d'une mer dans l'autre, les marchandises n'ont à faire, par routes de terre, qu'un trajet court et facile dans des pays de plaines, et suivent presque toujours les voies fluviales, à la remonte ou à la descente ».

Tout d'abord, quand les Romains assaillirent la Gaule dans la zone littorale de la Méditerranée, c'est Marseille qui recueillit les bénéfices de leur action. Ainsi Marius leur assura la perception des droits sur le canal qu'il fit creuser entre le Rhône, au-dessus du delta, et le golfe de Foz. Cette entrée en scène des Romains eut pour conséquence de développer la région rhodanienne beaucoup plus vite et plus complètement que les autres parties de la Gaule.

Puis Rome travaille pour son compte, envoie de toutes parts ses colons et ses publicains, exploiteurs incomparables et sans scrupules ; les relations s'établissent non seulement par mer, mais à travers les passes alpestres, et bientôt la « province » atteint les Cévennes et les Pyrénées. C'est le signal d'une mise en valeur très remarquable de ce pays, mais au seul profit des Italiens. Narbonne devient le centre de leurs opérations qui s'étendent aux pays arro-

sés par la Garonne. La moitié septentrionale de la Gaule, la plus riche ou du moins la mieux dotée par la nature pour jouer un rôle parmi les peuples de civilisation agricole, est beaucoup moins prospère, exposée aux guerres civiles et aux invasions de peuples germaniques.

La Gaule une fois conquise et mise en rapports plus faciles avec l'Italie par les routes alpestres d'une part et la Méditerranée de l'autre, Narbonne ,pas plus que Marseille, ne pouvait rester le centre économique. Lyon, fondée en 43 avant notre ère, est mieux située pour ce double rôle, en même temps qu'elle ouvre, par la Saône, l'accès des pays du Nord. Aussi devient-elle la tête de routes de l'empire romain. Les voies qui en partaient montrent bien les préoccupations commerciales des conquérants et indiquent avec quelle intelligence ils comprirent la valeur géographique de la Gaule, à la fois comme pays de production et comme zone de transit. Une première route mettait Milan en relations avec Valence et Lyon à travers les Alpes pennines ; la montagne était aussi traversée plus au sud par une voie qui empruntait en Gaule la vallée de la Durance et aboutissait à Arles. Ainsi les communications par terre avec la métropole étaient assurées.

La vallée même du Rhône était desservie par une route directe qui suivait de près le fleuve, touchait Arles en envoyant des embranchements d'une part vers Marseille, de l'autre vers Narbonne. C'était l'artère centrale de la province.

De Narbonne une nouvelle ligne se dirigeait vers les Pyrénées et gagnait l'Ibérie : ainsi s'était établi le transit terrestre entre l'Italie et l'Espagne, moins sûrement soumise que la Gaule.

L'ancienne voie pratiquée entre l'Atlantique et la Méditerranée ne suffisait plus du jour où Lyon avait supplanté Narbonne et Marseille, où la conquête romaine gagnait

vers le Nord. Le massif central fut franchi et la nouvelle capitale des Gaules mise en rapports directs avec Saintes et Bordeaux, le grand port de l'Atlantique où affluaient les produits des Iles-Britanniques, de la Gaule occidentale et de l'Ibérie atlantique.

Ce n'était pas qu'on renonçât à l'ancienne route de transit entre les pays de la Saône et du Rhône et la Bretagne insulaire par la plaine du nord. Mais le trafic devenant plus abondant et exigeant plus de rapidité, on avait renoncé au tracé par la vallée de la Seine, et gagné par Reims, le Beauvaisis et l'Amiénois, le détroit le moins large entre la Gaule et les Iles-Britanniques.

Voilà donc la Gaule qui, réunie sous la domination romaine, beaucoup mieux gouvernée d'ailleurs sous l'empire que pendant la République, qui prend toute sa signification géographique, qui révèle toute son importance commerciale. N'est-il pas curieux de voir quelques-unes des grandes voies de cette époque suivre les mêmes directions que nos routes et voies ferrées actuelles ? L'ouest et le nord-ouest de l'Europe entrant dans cette vaste association des peuples de l'empire, la Gaule tenait immédiatement le rang que lui assigne la nature. Le monde cessait d'être un groupe de riverains de la Méditerranée : et si tout y aboutissait encore, du moins les plus fidèles sujets de Rome sentaient bien que l'axe de la domination italiote se déplaçait. Strabon, contemporain d'Auguste et de Tibère, croit encore que les péninsules de l'Europe méridionale sont les plus riches pays du monde ; mais il a conscience de la valeur économique du pays gaulois. Au premier et au second siècle de l'ère chrétienne la Gaule versait au trésor autant d'argent que toutes les autres provinces réunies.

Les objets de son commerce étaient des plus variés. D'abord l'agriculture, si prospère, fournissait la matière

principale des échanges : il s'en fallait pourtant de beaucoup que les cultures eussent déjà trouvé leur meilleure répartition. Ainsi les blés exportés sont ceux de l'Aquitaine plus encore que de la Celtique. Les bois, le chanvre de l'Auvergne et le lin du Quercy, les salaisons de Franche-Comté, les laines de Narbonnaise, tels sont les articles le plus souvent cités. Les fers du Berri sont déjà célèbres, comme le plomb argentifère du Rouergue, le cuivre des Pyrénées, des Cévennes et des Alpes. La métallurgie gauloise avait grande réputation. L'industrie textile avait déjà une diffusion considérable ; la Gaule comptait nombre de fabriques de toile, la Narbonnaise des manufactures de tapis et d'étoffes fines.

On est stupéfait aujourd'hui encore de la rapidité des transports sur les voies romaines ou par voies fluviales en Gaule. Les chargements passaient en trente jours de l'embouchure de la Seine aux bouches du Rhône. Chaque fleuve ou rivière importante, Seine, Loire, Rhône, Saône, Durance, avait sa corporation de bateliers. La plus puissante de ces corporations semble avoir été celle des « Nantes Parisiens » de Lutèce, cité déjà prospère.

§ II. — **Moyen âge.**

Avec les invasions du troisième siècle commence une période de pauvreté, de troubles et de misères. Aux pillages des barbares, aux réquisitions des légionnaires se joignirent des insurrections de paysans. La culture tomba en décadence, le commerce perdit toute sécurité. Au quatrième siècle toutes ces épreuves avaient amené peu à peu la désagrégation de cette Gaule si grande et si heureuse sous les premiers empereurs romains. Les relations allaient se rompre entre l'Europe du nord-ouest et l'Europe méditerranéenne appauvrie et incapable de garder la préémi-

nence. Mais ce déplacement même du centre de gravité de la civilisation devait en fin de compte permettre encore à la région gauloise de jouer un grand rôle, dès que la période de crise et d'invasion serait passée. Elle était mieux placée encore pour entrer en rapports avec la Germanie et les peuples du Nord qu'avec le monde méditerranéen, et, plus riche que les contrées voisines, elle ne pouvait manquer, dans le nouveau groupement des grands États, de tenir un bon rang. C'est ce qui arrivera en effet au cours de la période franque.

La Gaule franque. — On a très justement remarqué qu'à la fin du sixième siècle nous retrouvons l'organisation sociale de la Gaule telle à peu près qu'elle existait sous les derniers empereurs d'Occident. Mais la condition économique ne redeviendra pas, de longtemps, analogue à celle que nous avons constatée au début de l'empire. L'industrie, produit d'une longue application des peuples, ne pouvait se relever que graduellement des ruines de l'invasion. En revanche, le commerce reprend une réelle activité dès le sixième siècle. Les Mérovingiens ont fait réparer et entretenir avec grand soin les anciennes voies romaines. La circulation sur les voies navigables est importante, comme le prouve une charte de 558 ordonnant de conserver en bon état les chemins de halage. « Les ports de l'Atlantique et de la Manche, parmi lesquels Bordeaux, Nantes et Rouen, échangent les blés, les vins, le miel et les toiles de Gaule contre les huiles et le plomb fournis par les Visigoths et les Suèves d'Espagne, contre les métaux et les étoffes des Irlandais et des Frisons (1). » Sur la Méditerranée les transactions n'étaient pas moins actives entre Marseille, Arles, Narbonne et les ports du Levant, surtout Alexandrie.

(1) Pigeonneau, ouvrage cité, p. 60.

Mais en somme ce n'était là qu'une reprise de relations déjà anciennes que les invasions et les guerres avaient interrompues. La grande révolution économique qui caractérise l'époque franque en Gaule, c'est l'établissement de rapports commerciaux par voie de terre, d'ouest en est. La circulation commerciale, au temps de l'empire romain, avait toujours été arrêtée par les États barbares, germaniques ou autres de l'Europe centrale et orientale. Pour atteindre les mers du Nord, les pays de l'ambre, il fallait, soit faire la circumnavigation de l'Ibérie et de la Gaule, soit suivre les routes de terre jusqu'aux ports de la Gaule septentrionale et commencer là un nouveau voyage. Quelques Romains avaient touché les rivages de la Baltique après une audacieuse traversée des pays barbares de l'Europe centrale; mais ce n'avait été qu'une exception digne de remarque; ces hardiesses d'explorateurs n'avaient porté aucun fruit, établi aucun courant nouveau. Au contraire, quand les Francs eurent soumis la Germanie, ils cherchèrent les moyens d'atteindre par voie de terre les marchés de l'Orient. La route de Constantinople fut vite trouvée : c'était la vallée du Danube, artère longitudinale de l'Europe, dont le rôle économique fut de premier ordre à tant d'époques de l'histoire du continent. Au Nord, par la Thuringe, les caravanes de guerriers et de marchands (il fallait faire les deux métiers) gagnaient les pays des peuples slaves, souabes et autres, alors riverains de l'Elbe.

La Gaule, devenue le pays des Francs, donnait sur ses foires rendez-vous aux marchands des contrées voisines. Il n'en était point de plus fameuse que celle de Saint-Denis. « A côté des vins et des huiles du Midi, on y voyait figurer le miel et la cire de l'Armorique, les toiles et la garance de la Neustrie, les métaux de l'Espagne et de l'Angleterre, les fourrures du nord, les produits des ma-

nufactures royales ; mais les marchandises les plus recherchées étaient les épices, le poivre, les tissus de soie et de coton, les bijoux, les émaux, l'orfèvrerie qui venaient de l'Orient par les ports de la Méditerranée, plus rarement par la voie du Danube, et dont les dépositaires étaient les Syriens ou les Juifs, destinés à tenir une si grande place dans le commerce du moyen âge. »

La plus belle période de prospérité de la Gaule franque est le règne de Charlemagne : elle devient alors le pays prépondérant par la richesse comme par les armes. Au midi les rapports s'établissent par mer avec les Arabes qui sont les intermédiaires du commerce avec la Chine, l'Inde et la Perse ; les produits de l'industrie des Arabes d'Espagne, les cuirs de Cordoue, les armes, les étoffes de soie, sont échangés surtout contre les denrées agricoles de nos régions. Il est à remarquer que, de ce côté, la supériorité industrielle des Arabes entraîne un certain désavantage pour les Francs : leurs manufactures ne peuvent guère expédier, en compensation, que des draps et des toiles. Mais au nord et à l'est, l'Angleterre et la Germanie sont tributaires des industriels francs.

Cette prospérité ne fut pas de longue durée. Charlemagne vit de son vivant les pirates normands qui vont détruire le commerce maritime des mers du nord. Puis, dans la Méditerranée, les corsaires sarrazins couperont les fructueuses relations nouées par le grand empereur. Enfin à l'intérieur des terres la féodalité ramènera la Gaule à la vie de division et d'isolement ; plus de sécurité pour le commerce à grande distance, plus d'industrie largement développée, bref, rien de cette solidarité économique que notre pays ne peut retrouver qu'avec un gouvernement fort et le prestige extérieur. La résurrection économique du monde romain par Charlemagne n'avait pas été plus durable que sa résurrection politique.

France féodale. — La condition d'isolement absolu de chacun des groupes féodaux, si funeste aux intérêts économiques, se rencontre surtout pendant la première période du moyen âge, jusqu'aux croisades. Chaque seigneur fait cultiver son domaine sans souci de l'aptitude particulière du sol, sans souci du moins de l'intérêt commercial : il s'agissait et il suffisait de nourrir la famille seigneuriale, d'avoir toujours quelques provisions de vivres en cas de guerre prolongée, de mettre le cultivateur à même de payer ses impôts. Chaque fief portait toutes les cultures, avant tout celles du froment, de l'orge, du seigle et de la vigne; l'élevage se développait, bien ou mal, mais suivant les mêmes errements, au nord et au sud, à l'est et à l'ouest; enfin l'industrie se bornait à la confection des vêtements et des armes. Quant aux échanges commerciaux il n'en saurait être question le plus souvent; à l'idée arrêtée chez le seigneur de conserver tous les produits de son fief pour éviter les famines, soutenir de longs sièges, pousser de hardies incursions chez le voisin, se joint chez l'homme de négoce la crainte d'être détroussé.

Que dire de la navigation en un temps où l'on avait intérêt à exercer les droits d'aubaine, de bris et d'épave. Tel rocher rapportait plus à son propriétaire que des milliers d'arpents de bonnes terres : et l'on sait un coin du littoral breton où les paysans sollicitaient de la Providence « d'heureux naufrages » pour s'enrichir. Cependant, même aux plus mauvaises époques de la féodalité, le cabotage garda quelque activité; Bordeaux, Nantes, Rouen commerçaient avec la Flandre et l'Angleterre; et dans le midi plus riche et aux mœurs plus douces, Narbonne et Marseille conservaient leurs anciennes relations. Mais l'Italie était devenue l'intermédiaire du commerce avec l'Orient : et les matelots de nos côtes méridionales ne se risquaient plus dans les parages de la Méditerranée orien-

tale. Ils étaient tributaires des armateurs plus hardis d'Amalfi et de Pise. Encore fallait-il, au nord et au sud, naviguer de conserve et former de véritables escadres pour échapper aux corsaires.

A l'intérieur la circulation sur les fleuves fut tout au plus permise, dans une certaine mesure, aux barques qui étaient la propriété d'abbayes et de monastères.

Cet état de choses dura, d'une manière générale, jusque vers le onzième siècle. Sans adopter toutes les banalités et déclamations dont le régime féodal a été l'objet, souvent à tort, remarquons que la condition d'isolement des domaines entre lesquels se partageait la France fut nuisible au développement économique de notre pays, puisqu'on était aussi loin que possible de l'adaptation des cultures et des industries à la nature de chaque province; enfin le commerce ne pouvait s'établir à l'intérieur et il restait médiocre avec les pays étrangers qui du reste n'étaient guère plus étrangers pour un Français d'alors que le domaine du seigneur voisin.

« Quatre causes principales vinrent modifier dans le courant du onzième siècle les conditions économiques : la renaissance des villes, le progrès de la puissance du roi et des grands feudataires, les conquêtes des Normands, et le mouvement qui précéda et détermina les croisades (1) ». Toutes ces causes sont directement ou indirectement géographiques. L'histoire même des progrès de l'unité française à travers des difficultés de toutes sortes n'est que l'expression de la cohésion physique de notre pays.

Un des signes les plus remarquables du réveil de l'activité économique en France est l'établissement de corporations de transports et de commerce. De cette époque datent

(1) Pigeonneau, ouvr. cité, p. 110.

la « hanse parisienne » ou « marchandise de l'eau », la « ghilde de Rouen » et plusieurs autres comme la « société des négociants en vins » de Bordeaux. Donc les échanges se développent à l'intérieur. Enfin les relations extérieures se renouent aussi; au treizième siècle les grandes villes de nos provinces du nord entrent dans la vaste association de commerce fondée sous le nom de « Hanse de Londres ». Les conquêtes des aventureux Normands ouvrirent des débouchés aux produits de la terre de France non seulement en Angleterre, mais vers les pays méditerranéens que les navires du Languedoc et de la Provence fréquentaient seuls depuis longtemps. Enfin les pèlerins furent d'actifs propagateurs du négoce en même temps que de la foi.

L'Europe centrale était devenue accessible par l'établissement d'un empire puissant et civilisé en Allemagne. Les routes appelaient donc de nouveau le commerce. La conversion de la Hongrie au christianisme, dès le onzième siècle, rendait aussi à la vallée du Danube son importance économique. En revanche, les progrès des Turcs dans l'Europe orientale et dans le Levant allaient tarir pour quelque temps une des sources les plus riches du commerce, retirer provisoirement à la vallée du Danube son rôle et paralyser le trafic dans la Méditerranée.

Les croisades rouvrirent le Levant aux négociants du midi de la France, en même temps qu'elles révélèrent aux Occidentaux les richesses de pays beaucoup plus éloignés, de l'Asie centrale et de l'Inde. Peu à peu on s'accoutume à fréquenter le monde musulman; les opérations commerciales vont souvent de front avec les hostilités. La croisade de 1218 est due à l'initiative des chevaliers du Temple et de Saint-Jean auxquels les intérêts temporels n'étaient nullement indifférents; et plus d'un historien a supposé que saint Louis prit la croix en 1248 non seulement pour satisfaire sa piété, mais aussi pour donner aux populations

provençales une part des bénéfices dont les villes maritimes de l'Italie prétendaient conserver le monopole.

C'est Marseille qui tient le premier rang dans le commerce du Levant jusqu'au jour où les rois de France, maîtres du Bas-Languedoc, veulent prendre leur part de ces fructueuses relations et favorisent la rade d'Aigues-Mortes. Marseille, outre les bénéfices retirés du transport des pèlerins, gagne de grandes richesses en exportant des laines, des toiles, des métaux, des vins de France ; elle importe des cuirs, des soieries, des sucres alors produits en Égypte. des épices d'Orient, des cotonnades d'Alexandrie. Sa flotte commerciale se compose de navires jaugeant jusqu'à 500 et 600 tonneaux. Aigues-Mortes, malgré la protection des rois qui y firent exécuter des travaux considérables, Montpellier, Narbonne, Arles, ne peuvent être comparées à l'antique cité provençale.

La réunion de l'Aquitaine au domaine des rois d'Angleterre exerça une heureuse influence sur le développement économique des pays de Guyenne et de Gascogne ; mais si les relations de commerce nouées entre la France du sud-ouest et l'Angleterre eurent pour résultat de hâter les progrès de l'agriculture et de l'industrie, ce commerce resta en grande partie aux mains d'armateurs anglais. Aussi la prospérité de Bordeaux enrichit-elle autant les négociants d'outre-Manche que les populations de l'Aquitaine. Bordeaux fut en rapports constants avec l'Angleterre et l'Écosse où sont envoyés les vins de toute la province ; en échange, les vaisseaux anglais apportaient des laines, des métaux et des salaisons.

Au nord c'est Rouen qui exerce la prépondérance commerciale et envoie des vaisseaux dans les ports anglais, puis, quand la province de Normandie est rattachée à la France, dans les ports germaniques de la mer du Nord.

Le commerce intérieur, l'industrie nationale firent de

rapides progrès à mesure que l'autorité royale s'étendait en France. En somme, c'est dès le treizième siècle et même à la fin du douzième que le régime économique de notre pays commence à présenter de l'unité et de la cohésion. Les provinces prennent graduellement conscience de leur solidarité d'intérêt. Dès lors le progrès est continu, et les terribles épreuves de la guerre de Cent ans ne parviendront pas à enrayer ce mouvement. Le groupement géographique naturel des provinces du centre a constitué un grand État; la royauté a déjà efficacement travaillé à unir toutes les parties du domaine. S'il subsiste donc encore quelque chose de féodal dans les mœurs et les institutions, l'état économique n'a plus rien de ce caractère.

La France économique du treizième au dix-septième siècle. — Il nous suffira maintenant de résumer le développement graduel de la richesse nationale, sous la direction d'une royauté forte et habile, en signalant surtout les causes géographiques qui ont influé sur ces progrès.

Saint Louis fit beaucoup pour le commerce et l'industrie. Une de ses ordonnances est la consécration de la liberté du commerce des denrées alimentaires, sauf quelques restrictions : elle dispose que les baillis devront laisser circuler les grains et les vins de bailliage à bailliage quand il n'y aura ni guerre, ni crainte de disette. Philippe-Auguste et Saint Louis usèrent de leur activité et de leur influence pour rapprocher et concilier les corporations rivales de nautoniers ou autres sociétés de transports d'un même fleuve et d'une même région. Les routes et les ponts se multiplient; les moines, les associations charitables, les sociétés de « frères ouvriers » s'occupent de ces travaux publics. La vallée du Rhône a deux routes, une sur chaque rive du fleuve. De Paris partent des routes pour l'Allemagne et la Flandre, pour Bordeaux, pour Toulon et

Carcassonne, pour le Bas-Languedoc. Les grandes villes convoquent les marchands de France et des pays voisins à une ou plusieurs foires par an, font construire des halles ; les Universités et les corporations marchandes organisent des services de messageries. L'emplacement géographique des grandes foires montre bien comment la direction des mouvements commerciaux s'était modifiée depuis l'antiquité ; au treizième et au quatorzième siècle, la région centrale où aboutissent les voies de trafic des nations civilisées de l'Europe c'est la Champagne, située à bonne distance moyenne de l'Angleterre, des diverses provinces françaises, de la Flandre, de l'Allemagne. Les foires de Troyes et de Lagny étaient les plus fréquentées. De là le pouvoir et la richesse des comtes de Champagne, protecteurs éclairés du commerce ; plus tard la constitution d'un grand État bourguignon aura des causes commerciales du même genre (1).

La prospérité économique est à son comble pendant la première partie du quatorzième siècle. « La France avait alors tous les éléments d'un grand commerce. Ses productions, blés, vins, sel, pastel, garance, cuirs, draps, toiles, orfèvrerie, étaient recherchées en Europe et jusqu'en Orient : la sécurité y était plus grande qu'en aucun autre pays chrétien ; la marine était assez puissante pour que, sous Philippe VI, les trois provinces de Boulonais, de Picardie et de Normandie fournissent à elles seules 200 navires et près de 20,000 matelots à la flotte royale... Mais ce commerce était entre les mains des étrangers : les maisons de banque étaient italiennes : nos draps étaient renommés dans le Levant ; mais c'étaient les Vénitiens qui les y portaient : nos vins étaient consommés jusqu'en Po-

(1) Voyez dans l'*Histoire du commerce de la France* de M. Pigeonneau la très intéressante et complète description des foires de France, p. 200 à 226.

logne et en Livonie..., mais c'étaient les Hanséates qui venaient les chercher dans nos ports... La France n'avait pas encore appris à faire ses affaires elle-même. Ce fut l'œuvre qu'ébaucha le quatorzième siècle, que développa le quinzième, que le seizième et le dix-septième devaient enfin réaliser (1). »

Dès le quatorzième siècle les négociants français se mettent en mesure de s'affranchir des bons offices des Génois et des Vénitiens pour leurs relations avec le Levant. En 1340 l'empereur grec Andronic Paléologue concède aux marchands de Narbonne un comptoir à Constantinople. A Alexandrie, à Rhodes, à Chypre, à Beyrouth, à Damas nos nationaux sont aussi établis ou représentés. La guerre de Cent ans n'eut point l'effet de diminuer le prestige de la France chez les peuples orientaux ; et même le trafic, gêné dans les mers du nord par l'hostilité des Flamands et des Anglais, se reporte avec plus d'ardeur vers les opérations nouvelles du Levant et de l'Afrique. Charles V, au milieu de graves préoccupations, améliore les ports de la Méditerranée, encourage la hardiesse des marins normands qui font leurs premières tentatives dans l'Afrique occidentale ; c'est en 1364 que les Dieppois rapportent de la côte de Guinée leur premier chargement de poudre et d'ivoire. Les Rouennais les suivent de près.

Au quinzième siècle, si l'état économique de la France du centre et du nord est déplorable, les ports du midi entretiennent des relations plus actives que jamais avec le Levant. Il n'en est pas de meilleur témoignage que la prodigieuse fortune de Jacques Cœur, maître de sept navires, et dont les magasins recevaient de l'Orient les métaux précieux, les riches étoffes, le sucre, les épices, et les belles porcelaines de Chine qu'on n'avait pas vues encore sur les

(1) *Ibid.*, p. 278-279.

marchés de France. Sa disgrâce imméritée n'arrêta point l'élan du commerce français; le grand négociant eut partout des imitateurs; et même après la chute de Constantinople sous les coups des Turcs, notre influence morale et économique resta prépondérante dans les parages du Levant. Au reste, il faut reconnaître que l'arrivée des Turcs dans l'Europe orientale, coïncidant avec la décadence de plus en plus marquée de l'Allemagne, eut précisément pour résultat de réduire dans une forte mesure le commerce par voies de terre, si important pendant les âges précédents. La France était amenée, par cette révolution, à n'atteindre que par voie de mer les pays de l'Europe orientale: c'était pour elle un avantage marqué, puisque les négociants d'Angleterre, des Pays-Bas, de la Hanse, qui avaient surtout employé les voies terrestres pour le commerce des denrées orientales, devenaient ainsi, dans une bonne mesure, tributaires des navigateurs français.

§ III. — **Période moderne et contemporaine.**

La guerre de Cent ans achevée, la sécurité renaît dans toute l'étendue du royaume grâce aux mesures rigoureuses de princes tels que Louis XI. Ce roi encourage le commerce en déclarant que les nobles, officiers royaux et clercs ne dérogeraient point pour s'occuper de négoce en gros. La réunion de la Provence à la couronne, en permettant à la royauté de favoriser enfin Marseille au lieu d'entretenir, à force de travaux coûteux, les médiocres ports du Languedoc, met notre trafic de la Méditerranée dans sa vraie et naturelle condition. En même temps Louis XI prenait des mesures pour assurer à nos nationaux le monopole de l'importation de certaines denrées, sans gêner le commerce étranger. Les relations avec l'Angleterre s'étaient graduellement rétablies, au grand avantage de

Bordeaux et de la Rochelle. Enfin les industries françaises renaissent; les mines sont exploitées de nouveau ; on établit à Lyon en 1466 une manufacture royale de soieries, de draps brochés d'or et d'argent. Cet exemple fut imité par ses successeurs qui s'appliquèrent aussi à affranchir le commerce français de la tutelle des étrangers. La réunion à la couronne de la Bretagne, rivale maritime dangereuse sous ses ducs indépendants, fut un gain merveilleux pour la fortune commerciale de la France au moment même où la découverte du Nouveau-Monde allait ouvrir à nos navigateurs de grandes perspectives de richesse.

Malheureusement notre pays fut détourné de l'exploitation des contrées découvertes par une guerre étrangère qui absorba toutes ses forces, puis par les troubles religieux. Du moins, pendant que François Ier et Henri II luttaient contre l'empire, leur alliance avec les Turcs valut à nos nationaux un accueil favorable dans les parages orientaux de la Méditerranée ; la liberté relative de notre commerce sur des mers où la plupart des autres chrétiens étaient persécutés, était un grand avantage au moment où l'hostilité des Turcs contre la Hongrie et l'empire fermait les routes du commerce par terre d'ouest en est. La conclusion des « Capitulations de 1535 » fut un événement d'importance capitale pour la prospérité économique de la France. Notre marine fut dès lors prépondérante dans les mers du Levant.

A cette expansion correspondait une grande aisance des populations françaises jusqu'aux mauvais jours des guerres de religion. Le règne de Louis XII, « le père du peuple », est un règne qui développa les richesses agricoles et industrielles de notre pays. On connaît le mot de Claude Seyssel, évêque de Marseille, déclarant que « le royaume est beaucoup plus riche d'argent et de toutes choses qu'il ne fut jamais auparavant ». Jamais les impôts ne rentrè-

rent plus aisément. Le luxe des vêtements, des habitations, des monuments, tout atteste une excellente condition économique à cette époque de notre histoire.

François Ier s'appliqua aussi à développer de toutes manières la prospérité matérielle du royaume. A l'intérieur il encouragea l'industrie et améliora les moyens de communication. De son règne date l'établissement à Paris des frères Gobelin de Reims qui y créèrent leur célèbre manufacture de tapis; l'extension des fabriques de soieries à Lyon, de draps communs à Darnétal près de Rouen est due à des mesures de protection prises contre l'industrie étrangère. Bien des péages, onéreux pour la circulation des convois de marchandises, furent supprimés. On sait enfin que ce prince, favorisant les explorations des marins français, et se moquant du privilège dont les Espagnols se déclaraient investis pour cause de priorité, nomma Jean de la Roque vice-roi du Canada ou « Nouvelle-France », pays découvert par Cartier. Les Français prenaient enfin leur part du Nouveau-Monde, et une des plus belles; et, profitant des avantages géographiques de leur patrie, aspiraient à tenir un rang honorable à la fois dans le commerce de la Méditerranée et dans celui de l'océan Atlantique. C'était le début de la puissance coloniale de la France; elle suivait de près le Portugal et l'Espagne et devançait l'Angleterre.

Sous Henri II la permanence de l'état de guerre, les préoccupations nées du développement de la réforme, arrêtèrent les progrès économiques de la France. Bientôt les guerres de religion amènent une profonde décadence du commerce et de l'industrie; et sinon dans la Méditerranée où l'activité de nos échanges se maintint quelque temps encore, du moins dans l'océan Atlantique et les mers du nord de l'Europe, le pavillon français déclina. Les entreprises coloniales subirent aussi,

au milieu de ces troubles, un ralentissement marqué.

État économique de la France au dix-septième siècle. — La situation économique était aussi grave que la situation politique quand Henri IV fut proclamé roi. Le sol de la France n'était plus cultivé sur bien des points ; le commerce, l'industrie languissaient. L'esprit sectaire aidant, la solidarité des provinces avait diminué ; et l'étranger, appelé à prendre sa part de nos querelles, se payait à toutes les sources de la richesse nationale. Aussi Hollandais et Anglais avaient profité de ce désarroi pour nous supplanter dans l'exploitation des pays d'outre-mer.

Le roi et Sully, malgré leur préférence pour le labourage et le pâturage, n'oublièrent point les intérêts du commerce et de l'industrie. Toutefois le roi fut, le plus souvent, mieux inspiré que son ministre dont il combattit à l'occasion les idées étroites. Ce fut le cas pour l'industrie, que Sully eût aisément laissée en l'état pitoyable où elle se trouvait. Il fallut que le prince, secondé par Olivier de Serres, passât outre aux objections de Sully. On sait que les fabriques de soieries de Nîmes, Lyon et Tours, fondées alors, firent dès l'origine une victorieuse concurrence aux produits de l'Espagne et de l'Italie. Fabriques de tapisseries et de tapis, de toiles, de cristaux et de verres furent établies par les soins de Henri IV, tandis que Sully s'indignait de voir son prince favoriser le développement du luxe.

Roi et ministre furent d'accord, en tout cas, pour faciliter entre les provinces les échanges de produits agricoles et autres, comprenant que chaque région serait ainsi amenée à améliorer les industries et les cultures qui lui conviendraient le mieux.

Mais ce ne sont point ces réformes qui révèlent chez Henri IV une merveilleuse intelligence des avantages na-

turels de son royaume. Rien n'indique mieux ce don du roi et de Sully que les projets de construction de canaux. C'est en 1605 que les premiers travaux d'étude du canal de Briare furent entrepris : et on peut présumer que Sully méditait, en qualité de grand voyer, d'autres projets de même nature. Il considérait en effet les canaux comme les moyens de communication les plus utiles au commerce national; et, pénétré de cette pensée, il n'admettait pas que l'État en confiât la construction à des particuliers, ni leur en abandonnât la propriété. Si on l'eût écouté, on eût fait creuser les canaux par les régiments, pour éviter les frais de main-d'œuvre, et payé des deniers publics les matériaux nécessaires.

Rappelons enfin qu'on doit à ce grand règne la réparation des routes et des ponts fort endommagés par les guerres de religion, que plus d'un péage de pont ou de route fut alors supprimé dans l'intérêt du commerce.

Toutes ces utiles mesures ajoutées à celles qui furent prises en faveur de l'agriculture font grand honneur à Henri IV et à Sully, au roi plus encore qu'au ministre. Mais l'œuvre de restauration était encore bien incomplète quand cet excellent prince tomba sous les coups d'un assassin. On avait amélioré la condition intérieure de la France, aménagé ses voies de communication, rétabli son industrie, rendu le service de rapprocher les unes des autres ces provinces que le fanatisme religieux risquait de replonger dans l'isolement des temps féodaux. C'était beaucoup. Mais la France commençait à peine à s'engager dans la lutte économique pour la mise en valeur du nouveau-monde : malgré quelques exploits isolés de nos armateurs et corsaires l'Amérique devenait espagnole. Tout le seizième siècle, sauf les dernières années, se passe sans que nos querelles intestines nous permettent de développer les avantages de notre situation géographique. Henri IV

a aussi amorcé les entreprises coloniales grâce auxquelles la France du dix-septième siècle multipliera dans une prodigieuse mesure sa richesse et pourra disputer aux Espagnols, Anglais et Hollandais, l'empire des mers. La Guyane ou « France équatoriale », et le Canada, reconnu par Champlain, forment les premiers jalons d'un empire colonial.

Il s'en fallait de beaucoup que notre pays possédât les instruments nécessaires pour profiter vraiment de ces précieuses acquisitions. Richelieu le sent vivement et exprime la honte qu'il éprouve en constatant que la France n'a pas une fortune digne de sa position naturelle. Rien de plus saisissant qu'un passage souvent cité de son « Testament ». « Il semble, écrit-il, que la nature ait voulu offrir l'empire de la mer à la France par l'avantageuse situation de ses deux côtes, également pourvues d'excellents ports, aux deux mers Océane et Méditerranée. »

Le grand ministre, que l'on a souvent accusé à tort d'avoir fait fi des intérêts économiques de la France, fut seulement empêché, par les soucis de la guerre étrangère et de sa lutte contre l'indiscipline intérieure, de consacrer beaucoup de temps à ces intérêts. Parmi les quinze propositions qu'il soumet à l'assemblée des notables de 1626, il en est une relative au développement de la marine et du commerce. C'est à Richelieu qu'est due la construction des ports de Brest et de Brouage, l'amélioration du Havre et de Toulon. L'établissement d'arsenaux et de chantiers ne profita pas seulement au roi; les particuliers prirent plus aisément le goût et l'habitude de la navigation. Et le règne de Louis XIII marque un progrès sur le précédent, bien qu'à la mort de ce prince les Anglais et les Hollandais fussent encore de beaucoup en avance sur les Français. Richelieu comprit qu'on ne pouvait lutter contre ces rivaux qu'en les imitant, c'est-à-dire en opposant à leurs

puissantes compagnies des sociétés analogues « pour établir dans le royaume un grand négoce de toutes les marchandises qui entrent dans le commerce ». Telles furent les compagnies du Morbihan, des îles d'Amérique et des Indes occidentales. Les raisons de ce projet sont fort bien déduites dans un célèbre passage de ses écrits : « Pour se rendre maître de la mer, il faut voir, écrivait-il, comme nos voisins s'y gouvernent, faire de grandes compagnies, obliger les marchands d'y entrer, leur donner de grands privilèges ; faute de ces compagnies, et pour ce que chaque petit marchand trafique à part de son bien, et, partant pour la plupart en de petits vaisseaux et assez mal équipés, ils sont la proie des princes nos alliés, parce qu'ils n'ont pas les reins assez forts, comme aurait une grande compagnie. »

Mais cette lutte engagée pour affranchir de l'étranger le commerce et l'industrie nationale ne donna point les résultats que le cardinal en avait attendus. Toutefois son échec s'explique par la mauvaise influence des troubles de la minorité de Louis XIV, et non par une erreur de principes. A la faveur des désordres de cette minorité la situation économique de la France devint critique. Et pourtant jamais occasion plus belle ne s'était présentée de tirer de la situation géographique de notre pays tous ses avantages. L'Espagne épuisée par de longues et malheureuses guerres, l'Allemagne affaiblie par la plus terrible période d'hostilités qu'elle ait jamais traversée, l'Angleterre en proie aux discordes religieuses et bientôt à la guerre civile, n'eussent pu résister à l'élan imprimé par Richelieu. L'ambition de quelques brouillons gâta tout. Et lorsque Colbert prit la direction du commerce et de l'industrie françaises, le mal était difficile à guérir. Les Anglais et les Hollandais restaient nos maîtres sur le terrain économique.

Ces deux peuples avaient attiré sur leurs territoires nos manufactures, étaient devenus les intermédiaires obligés du commerce de nos ports. La marine française possédait tout au plus six cents navires. Quant aux communications des provinces entre elles, elles étaient réduites à presque rien. « Le commerce au dedans, qui ne consiste qu'en la communication des villes les unes avec les autres et le transport facile des marchandises, était entièrement ruiné. »

Nous n'avons pas à rapporter ici les mesures bien souvent étudiées que prit Colbert pour remédier à cet état de choses humiliant, sauf dans les cas où elles révèlent une connaissance raisonnée des avantages géographiques de la région française. Il appartient aux historiens d'examiner les mesures administratives qui eurent pour résultat de développer le commerce et l'industrie de notre pays. Signalons seulement, dans son œuvre immense, quelques traits qui feront apprécier chez le grand ministre l'art de tirer du sol natal le meilleur parti en se conformant aux indications de la nature.

Quelques économistes ont accusé Colbert de n'avoir pas su adopter un système rationnel dans l'administration de l'agriculture. Or la vérité est tout autre. N'ayant pu plier toutes les provinces à un même régime de circulation, il s'efforça du moins d'atténuer, par une intervention continuelle, les inconvénients de cette anomalie dans un état fortement unifié. Ses instructions sur le commerce des blés et des vins en font foi. L' « Ordonnance des eaux et forêts » contient des dispositions qui révèlent un souci intelligent d'adapter les cultures au sol qui leur convient le mieux. C'est Colbert qui a introduit dans le pays des landes de Gascogne l'industrie du goudron si prospère dès l'origine. Partout il donnait des ordres pour la reconstitution du domaine forestier de France. L'arrêt du 17 oc-

tobre 1665 sur les haras et la correspondance du ministre prouvent avec quel soin il veillait à ce que l'on développât dans chaque province les races les plus capables d'y prospérer : certes il ne fut pas toujours bien secondé.

Mais les œuvres qui prouvent le mieux cette sollicitude éclairée de Colbert sont l'établissement de voies de communication, canaux, routes et leur entretien, puis la constitution d'un grand empire colonial. En première ligne il faut citer le creusement du canal de Languedoc, dû à la persévérance infatigable de Colbert et de Riquet. Depuis longtemps, on avait conscience de la situation privilégiée de l'isthme français, de l'avantage qu'il y aurait à unir par une voie navigable la Méditerranée et l'Atlantique. Le projet a été prêté à Charlemagne : François Ier, Charles IX, Henri IV, Louis XIII s'en occupèrent plus ou moins. Mais jamais l'intérêt de cette entreprise gigantesque n'avait été plus vivement démontré qu'au temps de Louis XIV. « Tous ceux qui avaient étudié ce projet exposaient que les marchandises seraient transportées d'une mer à l'autre sans passer par le détroit de Gibraltar, très dangereux pour la navigation ; qu'en cas de disette en Languedoc et en Guyenne, les grains arriveraient aisément dans la contrée dépourvue; que le Haut-Languedoc, où ils abondaient d'ordinaire, les verserait presque sans frais dans le Bas-Languedoc, bien moins favorisé, qui lui enverrait en échange ses vins et tout ce qu'il tirait de Lyon. On ajoutait que le transit des marchandises étrangères laisserait des sommes considérables dans la province (1). » Ainsi l'intérêt du trafic intérieur et celui du transit ou du commerce extérieur étaient parfaitement compris ; et, malgré l'envie, le prodigieux travail fut achevé dès le 19 mai 1681.

(1) P. Clément, *Hist. de Colbert*, t. II, p. 98-99.

Le réseau des routes qui n'avait, à aucune époque, valu les voies romaines de l'ancienne Gaule, fut non seulement bien entretenu, par les soins de Colbert, mais rendu plus rationnel. « Sans tracé régulier, dit un ingénieur, sans largeur normale uniforme, livrés à des juridictions multiples qui souvent se contrecarrent, les grands chemins sont exposés aux usurpations des riverains et à toute espèce de dégradation. » Colbert veut que le tracé des routes soit déterminé par la valeur économique de chaque région et corresponde à la direction naturelle du commerce. « Vous observerez, écrit-il en 1680 aux intendants, à l'égard des provinces qui ont communication aux villes maritimes et aux ports de mer, que les chemins qui y conduisent doivent toujours être mis au nombre des principaux chemins, parce que c'est toujours le lieu d'un grand transport et d'une grande consommation. »

Il ne fut pas moins soucieux d'améliorer les voies navigables. Sur ses ordres on rectifia les cours du Rhône et de la Saône; de la Somme; de la Seine, de l'Aube et de l'Oise; de la Loire, du Cher et de l'Indre; de la Garonne, du Tarn et du Lot. Riquet fut chargé de dresser un plan de jonction de la Saône à la Seine. Les canaux de Saint-Omer à Calais, de la Loire au Loing ont été concédés pendant l'administration de Colbert; de la même époque date la première idée de construire la canal Crozat.

Enfin Colbert comprit, comme Henri IV et Richelieu, que le développement de l'industrie et du commerce ne pouvait être indéfiniment fructueux que par la constitution d'un empire colonial. Il s'attacha surtout à la colonisation de l'Amérique du Nord, parce que, dans son opinion, la condition essentielle de la prospérité d'un empire de ce genre était la présence de nombreux Français dans les contrées occupées. Mais il ne négligeait pas non plus les

intérêts de sa patrie dans les parages de la Méditerranée (1).

En Europe l'acquisition de l'Alsace et de la Franche-Comté ont rapproché la France de la grande voie commerciale de la vallée du Danube, qui reprendra graduellement son ancienne valeur : en outre l'Alsace et les pays flamands annexés au cours du règne de Louis XIV ont apporté à la France un gros contingent de populations très aptes à l'industrie et au commerce. L'accès du Rhin constituait pour nous un grand avantage économique.

Si les épreuves de guerres trop nombreuses ont appauvri le royaume pendant les dernières années du dix-septième siècle et les premières du dix-huitième, le grand roi laissait après lui, en grande partie grâce à Colbert, les éléments d'une restauration de la prospérité matérielle de ses sujets. Sans doute les persécutions qui accompagnèrent la révocation de l'édit de Nantes nous firent perdre le bénéfice de bien des années de travail de Colbert. Sans doute aussi les richesses acquises dans l'industrie et le commerce au cours de ce long règne étaient la propriété d'un petit nombre de privilégiés : et Vauban pouvait signaler justement la misère de ce peuple qu'il avait étudié de près pendant d'incessants voyages. Mais, en somme, quelle que fût la tristesse de la situation intérieure, notre pays avait le droit d'espérer un retour de fortune ; et rien ne pouvait faire prévoir que l'Angleterre dût, au siècle suivant, saisir la prépondérance industrielle et commerciale.

Dix-huitième siècle. — Sans empiéter ici sur le domaine de l'histoire, ni sur l'étude des colonies qui sera abordée plus loin, résumons simplement les faits d'ordre

(1) Voyez ci-dessous le chapitre consacré à l'histoire du développement colonial de la France.

économique qui ont modifié au dix-huitième siècle la situation de la France parmi les peuples industriels et commerçants.

Tout d'abord la distribution des États s'est gravement modifiée à la surface de l'Europe. Depuis l'arrivée des Turcs qui avaient envahi la péninsule des Balkans et une partie de l'Europe orientale, le commerce entre l'ouest et l'est du continent n'avait jamais retrouvé son ancienne activité du moyen âge par voie de terre; il s'était surtout développé sur la Méditerranée. Les troubles religieux, puis les guerres générales ou particulières avaient entretenu dans l'Europe centrale un état d'insécurité qui paralysait le trafic. Cependant les progrès de la monarchie prussienne mettaient déjà quelque ordre dans le chaos germanique : à la fin du dix-septième siècle on peut déjà constater quelque cohésion politique des peuples germaniques du nord ayant pour effet d'éveiller un désir plus général de solidarité économique. Le mouvement s'accentue au dix-huitième siècle. Non seulement la Prusse devient une grande monarchie militaire; mais ses princes, et en particulier Frédéric II, mettent en valeur son sol peu fécond au prix d'efforts et d'études poursuivies sans relâche. Bref, cette fraction de l'Allemagne joue un rôle industriel et commercial aussi bien que politique. Voilà une agriculture renaissante, une industrie et un commerce nouveaux, qui entrent en ligne pour disputer la richesse aux pays traditionnels du développement économique, l'Angleterre et la France. Et plus à l'est, la Russie aspire aussi à prendre sa part de l'exploitation du monde; ses princes réformateurs et patriotes, Pierre le Grand et Catherine II, après l'avoir mise en état de se passer des services d'autrui, encouragent les marchands, les industriels et les navigateurs moscovites à nouer partout de fructueuses relations. Les mers intérieures du nord de

l'Europe et la Méditerranée voient flotter de nouveaux pavillons de guerre et de commerce. Les nouveaux États, fortement disciplinés, et l'Autriche qui n'est plus réellement menacée par les Turcs, ont tout intérêt à rétablir l'ancien trafic transcontinental; la concurrence de ces nouveaux venus menace la situation prépondérante de l'Europe occidentale.

Mais la France, comme l'Angleterre, trouve une large compensation dans le Nouveau-Monde. Elle y forme des colonies à son usage, peuplées de Français nombreux et entreprenants; d'autre part, l'empire de l'Inde ouvre à ses grandes compagnies de marchands des perspectives capables de les consoler de la modification économique dont l'Europe est le théâtre. Par malheur, les fautes de la politique continentale vont priver la France de cette compensation et ruiner, au profit de l'Angleterre, ses espérances coloniales; le désastre éclate au moment même où notre commerce était dans toute sa splendeur. Jamais les transactions n'avaient été plus actives qu'à la veille de cette funeste guerre de Sept ans.

Dès lors, tous les progrès réalisés à l'intérieur ne pouvaient contrebalancer les effets de ces fautes. Le développement des sciences appliquées à l'industrie et à l'agriculture, les efforts des économistes pour faire adopter un meilleur système de circulation commerciale entre les provinces, rien ne remédia à notre infériorité coloniale. Au reste, on est en droit de se demander aujourd'hui si l'introduction des idées pures et des théories dans le domaine économique fut pour la France un réel avantage. L'esprit pratique d'un Henri IV, d'un Colbert, était beaucoup plus apte à comprendre le lien qui unit l'homme à la terre, c'est-à-dire le profit économique qui doit résulter, pour les peuples, d'une saine et haute étude de la géographie. Quesnay et Turgot, représentants de l'École des

physiocrates, se rapprochaient encore, à bien des égards, des hommes qui, dans l'âge précédent, avaient inspiré et dirigé l'activité économique des Français. Il n'en fut pas de même des partisans de l'Économie politique, des disciples d'Adam Smith qui, considérant la part de l'activité humaine dans le développement de la richesse comme tout à fait prépondérante, portèrent les générations suivantes à oublier trop souvent l'influence des fatalités géographiques ; leurs doctrines, d'ailleurs mal comprises de la foule, devinrent, à l'occasion, un prétexte de s'en remettre à l'efficacité des principes du soin de développer l'ardeur économique des peuples. A force de recherches intelligentes et doctrinales, on pensa pouvoir négliger les études de détail, les inspirations du sens pratique, les leçons de l'expérience. Et certes, la France a beaucoup souffert de cet oubli de la matière sur laquelle l'homme agit, mais qui agit aussi sur l'homme, l'attire, le fixe, le fait vivre, l'enrichit. Enfin, les idées de fraternité des peuples, dont les Français furent les seuls apôtres sincères, c'est-à-dire les seules victimes, ont affaibli chez nous ce patriotisme mercantile qui a fait la grandeur de l'Angleterre et de l'Allemagne contemporaine.

Les réparations bien insuffisantes que nous valut la libération des États-Unis d'Amérique atténuèrent le malheur économique de la perte des colonies. Si l'établissement d'un grand État américain affaiblit pour quelque temps l'Angleterre, la France en sentit vite aussi les conséquences matérielles. C'était une nouvelle concurrence agricole, industrielle et commerciale surgissant au delà de l'Atlantique, au moment même où nos voisins de l'est se reprenaient à espérer un retour aux temps glorieux de la Hanse.

Les épreuves de la Révolution, guerres civiles et étrangères, lutte inégale contre la marine britannique, achève-

ment de notre ruine coloniale, terminent tristement le dix-huitième siècle. Du moins, les progrès des sciences nous préparaient une renaissance remarquable au cours de l'âge suivant.

Dix-neuvième siècle. — Le dix-neuvième siècle vit, en somme, le développement logique des événements qui ont modifié la géographie du monde pendant le dix-huitième. Sur le continent européen, l'Allemagne et la Russie, à travers des crises redoutables et des revers nombreux, se constituent graduellement en États solidaires de sentiments et d'intérêts solidement unis à l'intérieur, bref, capables, en vertu de leur condition politique, de faire valoir toutes les richesses de leurs sols, de susciter toute l'activité de leurs peuples.

Mais pendant que s'accomplit, au prix de guerres cruelles, ce progrès de l'Europe centrale et orientale, l'Angleterre organise, peuple, enrichit de toutes manières son domaine colonial et s'assure, en peu d'années, la prééminence industrielle et commerciale.

Mais la France, relevée de ses désastres, redevient aussi grande puissance industrielle. En même temps, elle reconstitue un empire colonial, développe ses voies de communication intérieure et sa marine marchande. Les malheurs de 1870-1871, qui lui ont coûté les plus industrieuses de ses provinces, le progrès général de tous les États européens dans l'exploitation de leurs richesses naturelles, bien d'autres causes dont la complexité défie toute analyse, ont arrêté l'essor économique de notre pays.

L'espoir est permis et légitime quand on constate chez nous le progrès des sciences, l'amélioration rapide de nos moyens de production et de transport, le développement de nos jeunes colonies, de l'Algérie en particulier. La reprise des affaires n'attend que la fin de l'état de choses

incertain créé dans la politique européenne par la prépondérance des empires du centre. L'esprit d'entreprise est paralysé chez nous, comme chez nos voisins, par la perspective de nouvelles luttes plus cruelles encore que les précédentes.

Avant tout, il faut que les Français occupés, humblement ou dans de hauts emplois, au développement économique de leur patrie, se gardent bien d'oublier que tous les modes d'activité agricole, industrielle et commerciale, sont réglés non par des principes abstraits, mais par la richesse du sol. Ce n'est pas en raisonnant sur des problèmes de sociologie que nous réussirons à tenir notre rang dans le monde; c'est en étudiant de près, avec soin, sans relâche, la matière, les lois de sa distribution géographique, en avisant aux moyens pratiques d'en tirer le meilleur parti. L'histoire du développement des ressources de la France le démontre. Les grands hommes qui ont dirigé avec bonheur l'activité commerciale et industrielle de nos pères n'étaient point des théoriciens, mais des hommes de sens pratique, de patients observateurs; il est vrai qu'on leur découvre aujourd'hui des doctrines qu'ils n'ont jamais imaginées. Tant qu'on discutera sur la politique coloniale abstraite, au lieu d'étudier la valeur de chacune de nos colonies, tant qu'on se demandera si le libre-échange vaut mieux ou moins que la protection, tant qu'on expérimentera, sous couleur d'industrie, des systèmes de sociologie éclos dans des écoles, on ne gagnera rien. On évitera ces erreurs en combinant les enseignements de l'économie politique et de la géographie; ils sont également nécessaires et se complètent mutuellement.

TROISIÈME PARTIE

LES COLONIES ET PAYS PROTÉGÉS.

INTRODUCTION

PRINCIPALES PÉRIODES DE LA FORMATION DE L'EMPIRE COLONIAL FRANÇAIS.

Aperçu général. — L'histoire de la formation de notre domaine colonial actuel, avec ses vicissitudes de succès et de revers, tient étroitement à l'histoire nationale. Toutes les deux dépendent de notre situation géographique; la position de la France la prédestine à jouer un rôle important et en Europe et au delà des mers. De nos côtes du nord et de l'ouest, des marins et des colons ont pu, à l'égal des Anglais, des Portugais et des Espagnols, fonder des établissements dans les deux Amériques et dans les Antilles; notre littoral méditerranéen nous donne les mêmes avantages qu'aux peuples latins de l'Europe méridionale et sollicite vers l'Afrique du nord l'activité de nos populations du versant sud-est. L'ouverture du canal de Suez nous a rapprochés de l'Inde et de l'Asie orientale; et si nous n'y jouons pas aujourd'hui un rôle prépondérant, c'est que nos fautes de politique européenne et méditerra-

néenne ont compromis les avantages naturels de notre situation géographique. Tandis que la Grande-Bretagne n'a cessé de corriger, par une série d'habiles acquisitions, les vices de sa position, nous avons presque toujours laissé confisquer les passages qui mènent à ces riches régions de l'Asie méridionale et orientale.

La nature nous a donné un autre avantage pour la colonisation. La France, où les différents éléments ethnographiques se sont fondus dans l'unité nationale et historique, doit à la variété des caractères physiques de ses peuples du nord et du midi une même variété d'aptitudes colonisatrices. Les Anglo-Saxons n'ont retrouvé que dans une partie de l'Amérique du Nord des conditions climatériques analogues à celles de leur patrie, favorables à leur race; les colons portugais et espagnols n'ont pu s'acclimater avec succès que dans les régions plus chaudes de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud. La France, participant de deux climats, a envoyé ses colons vers des contrées très diverses; les hommes de notre race ont prospéré et prospèrent encore, qu'elles qu'aient été les vicissitudes de notre développement colonial, presque sous toutes les latitudes. Nos Canadiens rivalisent de vitalité avec les Anglo-Saxons de l'Amérique du Nord; nos Basques ne sont pas dans l'Amérique du Sud des colons inférieurs aux descendants de conquérants espagnols ou portugais, ni aux nombreux immigrants de l'Italie contemporaine. Les Antilles, l'Algérie et la Tunisie, le monde insulaire de la mer des Indes, Bourbon, Maurice, l'île de France attestent la souplesse d'acclimatation et par suite la faculté colonisatrice du peuple français.

Mais nous ne pouvons pas être une puissance exclusivement coloniale, et la géographie le montre bien. Notre sol est trop intimement soudé au reste de l'Europe pour qu'il soit jamais permis de nous isoler, de dégager notre intérêt

de l'intérêt opposé des autres États du continent. Nous n'avons ni des bras de mer comme la Grande-Bretagne, ni une chaîne en forme de muraille comme l'Espagne, entre nous et nos voisins : tout ce qui arrive en Europe nous frappe par contre-coup, nécessairement; et le plus vif désir d'isolement ne peut rien contre cette loi de la nature, sauf en retarder les effets pour les rendre plus sensibles.

C'est là ce qui explique les alternatives de succès et de revers de nos entreprises coloniales. Cette variété d'avantages et d'aptitudes rend d'autant plus nécessaire la délicatesse dans l'art de les employer. Notre position nous voue au double rôle de puissance continentale et d'État colonial et maritime; faute d'avoir obéi à l'une de ces deux sollicitations de notre intérêt et d'avoir trop négligé l'autre, nous avons au siècle dernier commis des fautes qui pèsent encore sur notre destinée. On se trompe donc également d'une part en déclarant que le génie colonisateur fait défaut à la France, qu'elle doit réserver toute son attention pour les affaires du continent, d'autre part en proclamant que la condition essentielle d'un heureux développement colonial est le renoncement à notre part d'influence et d'action en Europe. Les peuples se repentent toujours de mentir à l'une des aspirations que leur situation géographique leur impose; parce qu'il est plus difficile à remplir que celui des autres peuples du continent, notre rôle peut nous réserver plus de gloire et de profit, et il faut bien le jouer, car il nous est imposé par une destinée plus impérieuse que tous les calculs de la politique, par les lois de la géographie. Au dix-huitième siècle, la France a payé de la perte de presque toutes ses colonies ses excès d'ambition et d'activité sur le continent; nous commençons à réparer cette perte, autant qu'elle est réparable. Puissions-nous ne commettre à l'avenir ni la même faute ni la faute contraire!

Premiers essais de colonisation. — Du quatorzième siècle datent les premiers essais de colonisation des Français; cette période préparatoire, pendant laquelle nos marins révélèrent de grandes qualités d'initiative et d'audace, dura jusqu'au règne de Henri IV. A cette époque la prépondérance maritime appartient aux peuples navigateurs de l'Europe méridionale. Mais déjà les Français, qui au siècle précédent étaient tributaires des Gênois et des Catalans tant pour le commerce que pour la défense de leurs intérêts politiques, se sont émancipés comme les Portugais et même plus vite; car nos marins dieppois naviguent déjà au large, quand les craintifs capitaines du prince Henri le Navigateur luttent péniblement le long des côtes d'Afrique pour doubler le cap Bojador. Ils sont encore beaucoup plus hardis que les Anglais dont les convoitises et l'activité coloniale ne s'éveilleront que dans le seconde moitié du seizième siècle.

Toutefois l'esprit d'aventure ne mènera nos populations maritimes à des entreprises vraiment coloniales qu'après les premières découvertes et conquêtes des Espagnols et des Portugais. Si le Dieppois *Jean Cousin* peut être revendiqué par la France comme un émule de Colomb qu'il devança peut-être, si le Normand *de Gonneville* toucha le Brésil trois ans seulement après Cabral (1504), ces tentatives isolées, œuvre de riches et audacieux commerçants, n'étaient pas encouragées par les rois de France. L'idée de disputer le Nouveau-Monde aux marins de la péninsule Ibérique vint enfin à François I[er], soucieux de se créer une bonne marine, et que son caractère portait à seconder des plans aventureux; engagé dans de grandes guerres il voulait aussi, pour mieux lutter contre les Espagnols, leur enlever une part de ces trésors avec lesquels ils faisaient face à leurs dépenses militaires.

C'est l'or et l'argent que le rival de Charles-Quint envoyait

Verazzano et *Jacques Cartier* chercher en Amérique. La découverte de Terre-Neuve par le premier, du Saint-Laurent par le second, découverte qui devait être si féconde pour l'avenir colonial de la race française, ne parut pas au roi de France un résultat digne d'encouragement ; on se borna à envoyer dans cette nouvelle France, où l'on avait trouvé des forêts, de bonnes terres mais point d'or, une troupe de condamnés. L'exploration du Saint-Laurent par Cartier date de 1535; en 1542 le comptoir du Cap-Breton fut établi.

Signalons encore les expéditions coloniales inspirées par *Coligny* et les chefs du parti protestant, celle de *Villegagnon* au Brésil (1553), de *Jean Ribaud* (1562) en Floride, de *Laudonnière* en Caroline. Mais les discordes intestines, les guerres de religion, en même temps qu'elles causaient notre humiliation en Europe, rendaient inutile tant de courage et d'intelligence : l'Espagne restait la puissance prépondérante sur le continent, sur les mers et au Nouveau-Monde.

Apogée de la puissance coloniale. — Il fut donné à Henri IV de porter les premiers coups à cette prépondérance. Après avoir rétabli la paix religieuse et chassé l'étranger du sol français, il reprit avec plus de suite et de persévérance les projets de François Ier. Sous son règne eut lieu la première occupation de la *Guyane*, « France équatoriale », par un aventurier gascon; nos navires se risquèrent pour la première fois dans l'océan Indien, commercèrent dans l'Indoustan et même à Madagascar.

Mais la grande œuvre de cette époque est la *colonisation du Canada*. Ce prince, ami de l'agriculture, encouragea la formation de la compagnie de commerce dont l'agent fut le Saintongeois *Samuel Champlain;* il comprit ce qu'un grand pays de labourage et de pâturage, « les deux ma-

melles qui alimentaient la France, les vraies mines du Pérou », pouvait espérer au Canada. Champlain, après un premier voyage d'exploration (1603), fonda Port-Royal d'Acadie (1605) et Québec (1608) qui devint la métropole de la nouvelle France. Un fort s'éleva bientôt sur l'emplacement où devait prospérer plus tard Montréal. La chasse des pelleteries occupa sans doute beaucoup les premiers colons; mais, dignes disciples d'Olivier de Serres, ils ne négligèrent point les défrichements; le blé et la vigne firent leur apparition au Canada et sur le littoral atlantique, qui compte aujourd'hui la plus belle agglomération de grandes villes des États-Unis et leur capitale.

Richelieu continua dignement cette œuvre, comprenant les avantages maritimes de notre situation géographique. Henri IV et ses prédécesseurs avaient contesté les droits illimités des Espagnols sur le Nouveau-Monde; le grand cardinal eut à soutenir les nôtres et à défendre les possessions acquises contre les Anglais, les derniers venus dans le partage des terres découvertes. Il les obligea par ses menaces à restituer le Canada attaqué en pleine paix (1632).

C'est lui qui fonda nos premiers établissements de l'océan Indien en occupant la *Réunion*, en attirant sur *Madagascar* l'attention des navigateurs français; la *compagnie des Indes orientales* lui dut son premier privilège (1642). Enfin *Cayenne* était fondée à la Guyane; les boucaniers débarquaient à *Saint-Domingue* et notre domaine des Antilles s'accroissait de la *Guadeloupe* et de la *Martinique* avec leurs dépendances.

Mais c'est au règne de Louis XIV, grâce à *Colbert*, fervent disciple de Richelieu en matière coloniale, que se rapporte la période brillante des colonies françaises. Son attention se porta sur tous les points du globe où nous possédions des comptoirs et des colonies proprement dites; il organisa l'exploitation commerciale en fondant de grandes compagnies.

Tout d'abord la nouvelle France fut déclarée territoire royal, l'association privée qui la gouvernait fut dépossédée, et on ne laissa à la compagnie des Indes occidentales que des privilèges purement commerciaux; des colons, des soldats libérés s'y fixèrent, encouragés par d'habiles gouverneurs comme Talon. Enfin, après les découvertes de *Cavelier de la Salle* jusqu'aux embouchures du Mississipi, qu'on croyait alors être un tributaire de l'océan Pacifique, la *Louisiane* s'ajouta aux domaines de la couronne en Amérique septentrionale. La France était prépondérante dans le Nouveau-Monde comme sur le continent, elle enveloppait au nord et à l'ouest les colonies naissantes de l'Angleterre sur la côte Atlantique. A la fin du dix-septième siècle, le traité de Ryswick (1697) reconnaissait nos droits. Il fallut les désastres des dernières années du grand règne pour changer les rôles; la cession de Terre-Neuve, de l'Acadie, et des territoires de la baie d'Hudson par la paix d'Utrecht (1713) compromettait l'œuvre si bien engagée par Colbert.

Dans l'océan Indien, *Madagascar* prenait le nom de « France orientale » et faisait partie du domaine royal: la compagnie des Indes y faisait plusieurs tentatives de colonisation dont l'histoire nous a été conservée par la relation de *Flacourt*. Du règne de Louis XIV datent aussi nos premières relations avec les princes de l'Indoustan. Enfin le domaine des *Antilles* était considérablement accru. C'est donc l'époque de l'apogée de notre puissance coloniale; malgré les revers des dernières années, nous avions encore, à la mort de Louis XIV, des chances pour devenir le premier État maritime du monde. Mais Louis XV et ses ministres, avec l'approbation du plus grand nombre des contemporains, se laisseront détourner de ces entreprises pour user les forces de la France dans des guerres européennes d'intérêt secondaire; on s'apercevra trop tard que toute la politique de ce siècle est menée par l'Angleterre, dans le but

de détourner l'attention de sa rivale d'Amérique et des Indes, et de conquérir la prééminence maritime et commerciale.

Période de décadence (1714-1814). — On sait cependant que l'élan donné par Colbert ne s'arrêta pas encore pendant la première partie du règne de Louis XV, jusqu'à la guerre de Sept ans.

Les établissements d'Amérique, Canada et Louisiane, se peuplaient rapidement; on y comptait plus de 50,000 colons français au milieu du dix-huitième siècle. Notre commerce s'y développait de même. Mais pendant que nos armées intervenaient dans les querelles de la Prusse et de l'Autriche à propos de la Silésie, on laissait succomber *Montcalm* (1759); et Choiseul se vantait de partager l'indifférence publique à l'égard du Canada. En le cédant aux Anglais par le *traité de Paris* (1763) il savait préparer l'insurrection américaine; mais il se trompait en croyant que nous y gagnerions quelque profit.

La plus grande perte, due aux mêmes causes, après l'abandon de la Nouvelle-France, fut celle de l'*Indoustan* (1763). Il suffit de rappeler la disgrâce de *Dupleix* pour indiquer l'erreur de Louis XV et de ses contemporains, uniquement préoccupés de jouer un rôle en Europe, lents à se persuader que l'Angleterre était notre plus grand ennemi. Une autre cause, très importante, de notre décadence coloniale au dix-huitième siècle ressort nettement aussi de l'histoire de cette rivalité anglo-française dans l'Inde. C'est l'obscurcissement du sens pratique français, incarné dans Henri IV, Richelieu et Colbert, sous un amas d'idées générales et de doctrines. On ne parle plus comme au siècle précédent, de « conquester » des pays nouveaux, d'y envoyer des colons : le peuple seul a conservé le sentiment de ces grandes et simples choses. Les gens de la société policée, ceux qui gouvernent, sont déjà quelque

peu citoyens de l'univers; on se moque fort de Colbert et de ses procédés de colonisation : les rapports entre peuples sont empreints d'une courtoisie dont nous faisons seuls les frais, et lorsque Louis XV conclut le traité d'Aix-la-Chapelle « en roi et non en marchand », on peut dire qu'il représente bien cette génération d'hommes politiques qui, sauf quelques exceptions, agissent en vertu de principes beaucoup plus qu'en vue de l'intérêt public.

Signalons pourtant une précieuse acquisition de ce triste règne, celle de *Maurice* ou Ile-de-France, occupée en 1721 après l'évacuation hollandaise. L'agent de la compagnie des Indes orientales, le célèbre *Mahé de la Bourdonnais*, en fit le centre de nos comptoirs de la mer des Indes. Nous ne faisions que préparer la place pour des rivaux plus entreprenants et moins scrupuleux.

Le règne de Louis XVI continua la suite de ces humiliations; on ne sut pas profiter de la guerre d'indépendance d'Amérique pour faire revivre nos droits sur le Canada; la France céda aux remontrances des Américains qu'elle aidait à s'affranchir. Louis XV ne voulait point d'une paix de marchand; son successeur, imbu de la sensibilité humanitaire des contemporains, jugeait glorieux de travailler pour l'honneur et la liberté. Singulier moyen de lutter contre une puissance qui représentait l'esprit mercantile et la politique de l'intérêt implacable. Le Canada resta anglais; rien ne fut tenté aux Indes, sauf à Madagascar. Pourtant c'est à cette époque que la France conclut avec l'*Annam* un traité d'alliance, première origine de notre intervention dans la péninsule indo-chinoise.

Pendant la révolution, la tendance à tout régler en vertu de théories philosophiques s'affirma plus fort et nous coûta encore quelques épaves de notre empire colonial. L'abolition brusque et non préparée de l'esclavage à Saint-Domingue fit perdre aux Antilles françaises tout le

bénéfice de l'héroïque résistance des colons. Bonaparte, premier consul, après avoir préparé le développement des colonies du Mississipi et des Antilles, vendit la Louisiane aux États-Unis et fit abandon à l'Espagne de nos prétentions sur la Floride, lorsque l'Europe coalisée par les soins de l'Angleterre se tourna contre nous. Sous l'empire, l'île Maurice fut conquise par les Anglais. En 1814, les colonies françaises se bornaient à des territoires moins étendus et plus dispersés qu'à la chute de la royauté; Saint-Domingue, Tabago, Sainte-Lucie, Maurice allaient grossir le lot de l'Angleterre.

Période contemporaine; essai de rétablissement d'un empire colonial. — Au dix-neuvième siècle, tous les gouvernements, monarchiques ou démocratiques, ont tenté heureusement de remplacer par des acquisitions nouvelles les colonies perdues, d'acquérir des territoires considérables dans les régions du monde non encore occupées par les Européens et de développer ce qui nous restait de notre ancien domaine. C'est la conquête de l'Algérie à la fin du règne de Charles X, conquête achevée au prix de longs et grands efforts, et complétée par l'accession de la Tunisie au régime du protectorat français. C'est l'occupation de plusieurs postes sur la côte de Guinée et de plusieurs archipels en Océanie pendant le règne de Louis-Philippe.

Le second empire a développé les établissements du Sénégal, pris possession de la Nouvelle-Calédonie et de la Cochinchine; mais Madagascar, faute d'énergie de notre part, relâcha les liens de sujétion qui l'attachaient à la France et recouvra une indépendance contraire à nos intérêts.

La République a fait plus que tout autre gouvernement pour la restauration de notre puissance coloniale. La Tunisie, Madagascar, le Congo, l'Indo-Chine orientale soumis à la France ou protégés par elle, composent un

empire de 25 millions d'hommes. Il dépend de notre persévérance de regagner un jour et au delà les dépenses d'occupation et d'organisation, d'être récompensés des sacrifices de la conquête. Notre situation actuelle sur le continent rend cette œuvre délicate et difficile, mais c'est une nécessité de notre constitution géographique. Henri IV n'a-t-il pas réussi, au lendemain de nos guerres civiles, au milieu des soucis de la guerre étrangère, à poser les fondements d'une France extérieure? Richelieu et Colbert n'ont-ils pas recueilli les fruits de cette prévoyance? Il est vrai que Louis XV a détruit tant de prospérité et d'espérances en croyant jouer grand jeu dans les affaires européennes, en croyant se conformer aux idées des novateurs de son siècle pour lesquels de belles colonies ne valaient pas le moindre principe de philosophie politique.

Résumé. — Tableau général des colonies françaises. — Mais nous reviendrons plus loin sur la géographie historique de chacune de nos colonies. Il reste à voir, avant d'aborder cette étude particulière, quelles facilités naturelles de communication existent entre les diverses parties de ce domaine. En Afrique, l'Algérie et la Tunisie sont à nos portes; leurs relations avec la métropole sont assurées. Mais les chemins de nos navires vers tous les autres comptoirs sont compromis et coupés par une série de postes anglais; aucun détroit n'est libre. A l'Orient, pour se rendre dans la mer des Indes, une flotte française avait, il y a peu d'années, à redouter seulement le passage d'Aden; la station d'Obok y eût remédié. Mais un moment de faiblesse nous a mis dans la situation la plus précaire en permettant aux Anglais d'occuper l'Égypte, c'est-à-dire de tenir les clefs du canal de Suez en leurs mains; peu importait dès lors que l'union de la Tunisie à la France contrebalançât la menace de Malte, qu'Obok fît face à

Aden; après avoir travaillé à nous affranchir de deux surveillances gênantes, nous avons laissé nos rivaux prendre et conserver un poste bien plus dangereux encore pour notre sécurité maritime, malgré les leçons de la tradition et de l'histoire. A plus forte raison nos communications avec l'Indo-Chine et nos comptoirs d'Océanie sont-elles précaires; ici le détroit que commande Singapour est infranchissable, là le voisinage de l'Australie, jalouse du peu que nous possédons en Océanie, met nos établissements du Pacifique sous une menace permanente. A l'autre porte de la Méditerranée veille Gibraltar. Ainsi, en cas de guerre maritime, nous ne pourrions secourir quelques-unes de nos colonies les plus importantes qu'en prenant des chemins longs et détournés. Le Sénégal, la Guinée, le Congo, les Antilles sont mieux à la portée de notre aide. C'est aujourd'hui le grand obstacle à notre développement colonial; ces risques seront atténués le jour où, sorties du premier âge et de la période de formation, nos jeunes colonies pourront se suffire à elles-mêmes et se défendre.

En revanche, nos procédés généralement doux et humains de colonisation, la tendance de notre caractère national et de nos institutions à donner graduellement les mêmes droits qu'à nous-mêmes aux hommes d'autres races dans la grande communauté française, nous vaudront sans doute à l'avenir une assimilation rapide des colonies à la métropole et écarteront de nous bien des dangers de révoltes et de séparation.

N'omettons pas, non plus, pour nous montrer quel rôle la race française, menacée par tant de concurrences, peut jouer encore au monde, de rappeler qu'en dehors de colonies proprement dites, bien des groupes d'hommes de notre sang et de notre langue n'ont pas perdu, malgré les vicissitudes politiques, le souvenir de la mère patrie.

Au moment où toutes les grandes puissances européennes, même les plus dépourvues de colonies, s'efforcent de conserver des liens avec les émigrants de leur nationalité, ou même d'en créer de factices par une propagande effrénée, irrespectueuse de la vérité et de l'histoire, nous devons éviter de laisser la moindre parcelle de notre race se noyer dans une autre. Lorsque les géographes allemands publient que l'Amérique du Nord deviendra encore plus allemande qu'anglo-saxonne, que le « germanisme » y régnera sous peu, ils déforment quelque peu l'histoire; les colons allemands des derniers siècles et d'une bonne partie du siècle présent, dont les descendants ont prospéré aux États-Unis, se sont fondus parmi les immigrants des Iles-Britanniques pour contribuer à former une race originale; mais quand ils ont quitté l'Europe, il n'y avait point d'Allemagne proprement dite, ayant conscience de son unité morale, en possession de son unité politique.

Aussi ces colons ont-ils perdu sans peine la marque la plus précieuse de la race, leur langue; et il est difficile de les retrouver, à moins que le patriotisme contemporain n'aide beaucoup et ne fausse un peu la science, dans cet alliage merveilleux qui a formé la nation américaine des États-Unis. Au contraire, la France a bénéficié, comme l'Angleterre, d'une longue tradition d'unité et de solidarité nationale; et les Français ont gardé conscience de leur origine et profonde affection du pays natal, même en l'absence du drapeau. C'est que leur langue persistait, non point en vertu de je ne sais quelle qualité réfractaire de notre race à l'assimilation, mais à cause de cette tradition, parce que, monarchique ou démocratique, la France vit depuis bien des siècles, grande et respectée malgré les revers de la fortune. Nos exilés volontaires ou nos frères perdus après la défaite nationale ont à quoi se prendre,

à quoi attacher leur souvenir, leur affection et leur fierté.

La géographie confirme ici l'histoire. Renier, sous prétexte de pureté de principes, une partie quelconque de notre histoire, c'est renier une portion de ces Français extérieurs qui se comptent par centaines de mille, c'est mutiler la patrie en temps de paix et lui préparer des humiliations. Voilà la pensée qui doit présider à l'étude des colonies françaises, soit qu'elles comprennent le sol et les hommes d'une région, soit qu'elles se composent d'un groupe d'hommes de notre race, de notre langue, auxquels une puissance étrangère a pris leur nationalité ou donné l'hospitalité sans les forcer à renier leur origine.

Aperçu général et classification. — L'empire colonial de la France couvre une superficie d'environ 3 millions de kilomètres carrés, si l'on joint aux colonies proprement dites les pays protégés. Sa population est évaluée à 28 ou 30 millions d'habitants. La France est donc la seconde puissance coloniale du monde ; la Grande-Bretagne lui est seule supérieure, et de beaucoup. C'est en Afrique que nous possédons les plus vastes territoires, en Asie que nous occupons les régions les plus peuplées. Mais comme les plus importantes de nos colonies ont été récemment acquises, et sont d'ailleurs situées en majorité dans la zone tropicale, la population française ou européenne n'est pas encore très nombreuse dans ce domaine colonial. On y compte beaucoup moins de Français que dans les pays étrangers ou dans les colonies perdues. L'Angleterre régit 10 millions de sujets européens en dehors du continent, dont plus d'un million d'hommes de notre race parlant encore notre langue. Nos territoires d'outre-mer ne renferment encore qu'un demi-million de Français, à peine un million d'Européens.

On groupe d'ordinaire les colonies françaises par con-

tinents : on distingue une France africaine, une France asiatique, etc., etc. Il nous semble plus avantageux, plus conforme aux faits géographiques et historiques, d'adopter une classification maritime. La mer est le lien entre la métropole et les colonies, le trait d'union des colonies entre elles ; la mer est le champ de bataille sur lequel nous avons gagné et perdu tant de terres, recueilli la plus grande part de gloire de notre histoire coloniale. Nous adopterons donc l'ordre suivant :

1° **Colonies méditerranéennes.** — Ce sont les plus proches de nous, un simple prolongement de la patrie, des pays analogues à la France du sud-est.

2° **Colonies atlantiques.** — Ce groupe comprend le Congo, le Gabon, le Sénégal, les îles Saint-Pierre et Miquelon, les Antilles et la Guyane. Ces possessions ne sont que les restes d'un empire atlantique perdu au siècle dernier, ou le renouveau de notre puissance coloniale en Afrique occidentale. Là nous sommes encore près de nos comptoirs, à bonne portée pour entretenir avec eux des relations suivies.

3° **Colonies de l'océan Indien.** — Elles comprennent un groupe considérable d'îles au sud-ouest, près de la côte orientale d'Afrique, des postes sur les rivages de la mer Rouge, des épaves de l'empire fondé par Dupleix et perdu par nos fautes du dix-huitième siècle.

4° **Colonies du Pacifique.** — La plus importante des colonies du Grand Océan, très éloignées de nous, est celle d'Indo-Chine. Puis la Nouvelle-Calédonie et quelques Archipels très précieux mais peu étendus gardent pour nous les parages du centre et de l'est du Pacifique.

PREMIÈRE SECTION

COLONIES MÉDITERRANÉENNES.

Aperçu général. — Dans la Méditerranée où tant d'ambitions européennes se rencontrent, la France ne peut se désintéresser d'aucun événement sans abdiquer quelque chose de sa tradition et de sa grandeur. Là nos droits historiques ont une telle valeur que plus d'une fois des congrès européens ont reconnu à notre avantage l'héritage du passé, même à des époques où la bienveillance de nos voisins était fort incertaine. Les souvenirs de nos croisades dans le Levant et en Afrique, nos luttes du moyen âge entreprises pour le salut de la chrétienté tout entière, puis dans les temps modernes, notre fréquente alliance avec l'empire ottoman, enfin dans des périodes plus récentes les exploits de nos marins et de nos soldats contre les barbaresques, notre légitime influence en Égypte, nos intérêts dans l'Archipel où la Grèce nous doit en partie sa liberté précieuse à l'Europe, la menace d'apparition de nouvelles puissances méditerranéennes, voilà les raisons qui nous condamnent à jouer un rôle dans la Méditerranée.

Notre situation actuelle est bonne encore, malgré quelques actes de faiblesse de la politique contemporaine. En face de nous, l'Algérie qui se francise et se développe merveilleusement, la Tunisie peut-être plus riche encore

d'espérances, assurent notre sécurité dans la Méditerranée occidentale : la Corse est un intermédiaire important entre la France continentale et la France africaine. Il est vrai que cette mer intérieure est presque une mer fermée. A l'ouest c'est la grande citadelle de Gibraltar, la clef d'un détroit resserré. Puisse la rive africaine qui lui fait face ne jamais tomber aux mains d'ennemis de la France. Au centre Malte contrebalance et surveille notre Tunisie, barre une partie du passage entre les bassins occidental et oriental de la Méditerranée. A l'est, Chypre veille à la fois sur l'Asie Mineure et sur la Syrie et commande les débouchés de la vallée de l'Euphrate, le coin précieux d'Alexandrette. L'Égypte est encore occupée par des régiments anglais, et le canal de Suez, œuvre française, peut être obstrué ou gardé comme Gibraltar à l'autre extrémité de la Méditerranée.

CHAPITRE PREMIER

L'ALGÉRIE.

§ I. — Résumé de la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — L'Algérie, avec ses territoires sahariens, couvre une superficie de 670,000 kilomètres carrés. Mais nous n'occupons et ne colonisons d'une manière permanente que 550,000 kilomètres carrés. Située à 30 heures de navigation de notre côte, elle développe d'est en ouest ses rivages sur une étendue de plus de 1,000 kilomètres ; entre le cap le plus septentrional et le poste le plus éloigné du Sahara algérien, la distance est de 200 lieues.

Relief. — Le relief de l'Algérie est assez simple et d'une classification facile. Trois régions distinctes se succèdent du nord au sud, le *Tell*, les *hauts-plateaux* et le *Sahara.*

On donne le nom de *Tell* à une région montagneuse s'étendant entre les hauts plateaux et le littoral. Cette première partie de l'Atlas comprend une série de sillons montagneux d'une direction parallèle au littoral ; quelques plaines se développent dans l'intervalle des monts, comme la plaine de la Métidja, autour d'Alger. En pl -

sieurs endroits les montagnes forment de véritables massifs, comme le Djurjura, au sud de la Grande-Kabylie : là est le point culminant des hauteurs telliennes, le *Lalla-Khédidja* (2,308 m.).

Les *hauts-plateaux* ont une altitude variant de 800 à 1,100 mètres. Leur bordure est marquée au nord par l'Atlas tellien, au sud par l'Atlas saharien ; c'est donc une zone de plateaux munis de lisières élevées des deux côtés.

L'*Atlas saharien* n'est pas encore exploré dans tous ses détails. Ses deux principaux massifs sont : le massif des *Ksours* au sud-ouest avec quelques sommets de 2,000 mètres, et l'*Aurès* à l'est où le point culminant de l'Atlas saharien, le Djebel-Chelia, est supérieur de quelques mètres au Lalla-Khédidja (2,312 m.).

Climat et pluies. — L'Algérie appartient à la zone de climat méditerranéen. L'influence de l'Atlantique est arrêtée à l'ouest et au sud-ouest par les hautes terres du Maroc, au nord-ouest par les plateaux espagnols. Deux causes y règlent donc la température, la Méditerranée et le Sahara. La Méditerranée donne, par ses vents du nord-ouest, de l'ouest et du nord-est, un caractère maritime et tempéré ; mais le Sahara envoie, moins souvent il est vrai, à travers les brèches de l'Atlas, tous les excès du climat continental. Les vents du sud, venus du désert, sont très redoutés en Algérie, surtout à la surface des plateaux. Cette région est en effet profondément marquée des caractères du climat excessif : malgré sa situation méridionale en latitude, elle connaît la gelée et les froids cruels en hiver, et en été est éprouvée par des chaleurs de + 50°. L'écart maximum entre les deux journées extrêmes de l'année, la plus froide et la plus chaude, a souvent atteint à Biskra 55 degrés. Le Sahara, qui est un

plateau, connaît des excès analogues. En revanche, le Tell est plus tempéré. Alger ne subit point de gelées hivernales : et son maximum estival, rarement atteint, est de + 40°.

Les pluies tombent en hiver comme dans tous les pays méditerranéens. Elles se manifestent par de brusques et courtes séries de précipitations abondantes ; ces ondées se produisent à des époques variables, d'octobre à avril. Peu de jours de pluies, mais beaucoup plus d'eau à chaque pluie que dans nos régions françaises. On mesure au pluviomètre environ $0^{m},35$ de chute annuelle : c'est la moyenne de l'Espagne du sud-est, à laquelle l'Algérie ressemble beaucoup.

Les Européens du Midi peuvent donc vivre et s'acclimater en Algérie. Les Français du sud-est, vignerons du Languedoc, cultivateurs de la Provence, prospèrent dans le Tell. Sur les plateaux au climat extrême, s'accoutume mieux l'Espagnol de Vieille et de Nouvelle-Castille qui, subissant « neuf mois d'hiver et trois mois d'enfer » dans son pays, est plus apte que tout autre Européen à cultiver les plateaux.

Hydrographie. — Les cours d'eau déterminés par ce relief et ce climat sont naturellement très irréguliers et semblables à des torrents. Le Tell est encore assez arrosé ; mais les hauts plateaux sont privés par leur bordure septentrionale d'une partie des pluies venues de la Méditerranée, et l'évaporation est très active à leur surface ; enfin, au sud, le Sahara est privé d'humidité. Dans ce désert les nuages formés au-dessus de la Méditerranée et apportés par les vents du nord, du nord-est et du nord-ouest sont arrêtés par l'énorme digue des plateaux et de leurs bordures, et les vents atlantiques de l'ouest que repousse l'alizé du nord-est ne peuvent lui parvenir. Les

rares pluies qui ruissellent sur les flancs des massifs de l'Atlas saharien vont se perdre en maigres filets dans les chotts des plateaux ou dans ceux du Sahara. On appelle *chotts* de grandes lagunes où les eaux croupissent en marécages ou disparaissent par des fissuress dans le sous-sol : des efflorescences salines les recouvrent sur de vastes étendues.

Dans le sud du Sahara algérien l'eau conrante fait absolument défaut, puisque ce sol surchauffé ne reçoit que rarement des pluies. A la surface aucune humidité ; on retrouve au bout de vingt ans des armes abandonnées sans tache de rouille.

Il n'y a donc de véritables fleuves que dans l'Algérie septentrionale, et encore sont-ce des torrents, gonflés et débordants en hiver ou au début du printemps, traînants et desséchés en été. Le principal est le *Chéliff* qui, long de 665 kilomètres, descend des plateaux par les gorges de l'Atlas tellien, et verse à la Méditerranée 2 ou 3 mètrès cubes par seconde pendant la saison chaude, et cinq cents fois plus après les grandes pluies.

Le *Seybouse* et le *Roumel* sont encore plus pauvres et ne prennent naissance que sur la bordure septentrionale des plateaux.

Pour rendre tous ces fleuves utiles à l'agriculture, on a construit des barrages et des digues de retenue qui conservent une provision d'eau considérable. Dans les oasis du désert, l'eau courante du sous-sol a été retrouvée et entraînée à la surface par des puits artésiens.

Littoral. — Le littoral algérien doit ses articulations et ses découpures nombreuses à l'action de la mer qui ronge et détruit les chaînons de l'Atlas tellien. Les caps les plus saillants sont les caps *Tenès*, *Matifou* et *Fer :* ce dernier surtout projette vers le nord-ouest un long môle qui ferme

le golfe de Stora. Les *golfes* de *Bône*, de *Stora*, de *Bougie*, les baies d'*Alger* et d'*Arzeu*, le golfe d'*Oran*, n'ont pu cependant devenir de bons refuges qu'au prix de travaux importants. La côte orientale est supérieure en articulations à la côte occidentale. La montagne y est en contact plus proche, plus immédiat avec la mer : aussi les baies sont-elles mieux ramifiées et plus abritées contre les vents du large.

Histoire. — On sait comment la France dut intervenir à Alger en 1827, pour venger une insulte faite à notre consul. Il a fallu trente ans d'expéditions continuelles pour dompter la résistance ; la dernière révolte date de 1871. Aujourd'hui la douceur, la justice, l'instruction amènent à nous les indigènes, qui demandent qu'on respecte leur religion et leurs coutumes. Le développement de notre langue est le meilleur moyen d'assimilation et de progrès pacifique.

Administration. — L'Algérie est administrée comme la France, si ce n'est que ses trois *départements* d'Oran, d'Alger et de Constantine sont réunis sous la haute direction d'un *gouverneur général.* Le gouverneur général réside à Alger.

Département d'Oran, ch.-l. *Oran* (60,000 h.); s.-préf. Mascara, Mostaganem, Sidi-bel-Abbès, Tlemcen.

Département d'Alger, ch.-l. *Alger* (70,000 h.) ; s.-préf. Médéa, Miliana, Orléansville, Tizi-Ouzou.

Département de Constantine, ch.-l. *Constantine* (40,000 h.); s.-préf. Bône, Bougie, Guelma, Philippeville, Sétif, Batna.

Mais le territoire de chacun des départements est divisé en deux zones : le *territoire civil* et le *territoire militaire.*

Le *territoire civil* correspond à la région du Tell, où se trouve la majorité des colons européens. Il est administré

par un préfet et des sous-préfets. Mais sur la lisière du Tell et des hauts plateaux, les *communes mixtes* ont à leur tête des *commissaires civils*.

Le *territoire militaire* comprend la plus grande partie des plateaux, et le Sahara algérien. Un général le gouverne dans chaque département. Le territoire, qui forme une *division*, se fractionne en *subdivisions*, chaque subdivision en *cercles*. Les cercles ou bureaux arabes sont administrés dans le détail par les chefs indigènes, *caïds*, *cheiks*, soumis au contrôle des commandants militaires des bureaux arabes.

§ II. — La géographie économique.

Condition générale et situation. — On a dit souvent, et avec raison, que l'Algérie était la continuation et comme le complément de la France au delà de la mer Méditerranée. En effet, la zone de produits des chauds pays que baigne cette mer est peu étendue dans la France continentale ; l'équilibre y est rompu au profit des régions de caractère océanique. Nos provinces où prospèrent avec régularité l'olivier, l'oranger, la vigne, ne suffisent pas aux besoins de la population française. Or, par delà la mer, qui unit au lieu de séparer, voici de nouvelles Provences, des Languedocs et des Roussillons qui s'ajoutent au domaine national et rétablissent l'équilibre.

Qu'on le veuille ou non, le pays qui possède deux façades sur cette vaste avenue du commerce qu'on appelle Méditerranée occidentale y est et doit y être prépondérant. Ce n'est pas une traversée de trente heures qui est un obstacle à l'union intime de la France et de l'Algérie. Voyons maintenant ce que vaut par elle-même, et non plus seulement en vertu de sa position, cette nouvelle patrie plus ensoleillée que l'ancienne.

Agriculture; aptitude naturelle. — Par sa latitude, l'Algérie appartient nettement à la catégorie des pays méditerranéens, rappelle le sud-est de l'Espagne, la Sicile, le Péloponèse, l'Asie-Mineure, l'Égypte. Mais la variété de l'altitude sépare, au point de vue de la flore originale, des pays fort voisins les uns des autres. Les plantes caractéristiques de la région du Tell sont l'*oranger*, le *citronnier*, la *vigne*, le *palmier*, le *figuier de Barbarie*, le *laurier-rose*, le *lentisque*. Dans les cantons de moyenne altitude où l'humidité n'est pas interceptée ou diminuée à l'excès par des causes locales, les *céréales* réussissent fort bien.

Les massifs portent des forêts de *chênes-lièges*, de *chênes verts*, de *pins maritimes* et de *pins d'Alep*.

Les hauts plateaux sont caractérisés par une végétation de steppes et de pâturages. L'*alfa* est en Algérie la culture qui y tient la plus grande place.

Enfin, au pied méridional des plateaux, sur la lisière désertique et dans les oasis, le *dattier* rencontre les conditions de chaleur et de sérénité du ciel qui sont indispensables à la maturation de ses fruits.

La faune sauvage a disparu en grande partie devant les progrès de la colonisation. Lions et hyènes ne sont plus qu'en nombre fort restreint; les chacals, assez inoffensifs pour l'homme, sont restés plus nombreux. Parmi les animaux utiles, le cheval est en Algérie dans son domaine propre; le chameau est élevé pour le transport des marchandises dans le désert et sur les plateaux.

La détermination des zones agricoles de l'Algérie est des plus simples. On doit distinguer trois zones se développant en longueur de l'est à l'ouest :

1° Le *Tell*, riche en céréales, en oliviers, en vignes; c'est, à beaucoup près, la partie de l'Algérie la plus favorisée par la nature;

2° Les *plateaux* et steppes, au climat extrême, aux vastes étendues incultes, mais pourvus de pâturages et de cultures d'alfa dans les cantons qu'arrose un fleuve ou une rivière ;

3° Le *Sahara*, cultivé dans les oasis où se fait la récolte des dattes.

Un des fléaux les plus redoutables de l'agriculture algérienne est l'invasion des sauterelles, ou plutôt d'une espèce particulière de criquets dont les nuées épaisses ont souvent réduit à la famine les régions les plus favorisées de notre colonie.

Exploitation des forêts. — Les massifs montagneux sont couverts de forêts d'essences variées que les incendies ont malheureusement réduites dans une forte proportion. C'est encore à l'est, dans la province de Constantine, où les massifs de l'Aurès et de l'Edough sont les mieux articulés et les mieux arrosés de tous, que se dressent les plus belles forêts. Ailleurs la végétation forestière est moins vigoureuse ; et ce qu'un homme de la zone méditerranéenne décore du nom de bois n'est souvent, en Algérie comme en Grèce ou en Asie-Mineure, qu'une certaine étendue de buissons au milieu desquels les arbres sont fort espacés.

On comptait, de cette manière trop peu scrupuleuse, 2,785,000 hectares de forêts à la fin de l'année 1884. Sur ce nombre il y avait 436,000 hectares plantés en chênes-lièges et 859,000 en pins d'Alep. Le chêne vert, le pin maritime et l'olivier sauvages ont ensuite la plus grande importance. L'administration des forêts s'applique, en Algérie comme en France, à réprimer sévèrement les dévastations de bois et à replanter de vastes espaces en pins et en chênes-lièges. L'exploitation forestière n'a pas donné encore en Algérie, malgré de laborieux efforts, de résultats

aussi favorables qu'en Tunisie. Il faut avouer d'ailleurs que tel département français, la Corse, est encore moins bien administré à cet égard que l'Algérie.

Qu'on remarque d'ailleurs combien les conditions d'exploitation sont différentes en Algérie de ce qu'elles sont en France. On n'y a pas la ressource de cours d'eau réguliers, à niveau modéré, capables de servir en toute saison au flottage des trains de bois. L'infériorité d'un réseau hydrographique tout rudimentaire, la difficulté des transports, voilà la cause réelle et profonde du faible revenu que donnent les forêts algériennes.

Cultures alimentaires. — Au premier rang des cultures alimentaires, en Algérie comme en France, se placent les céréales.

Les *céréales* sont cultivées sur une surface de plus de 3 millions d'hectares, dans les belles plaines et vallées du Tell. La Métidja, au moment de la moisson, est aussi luxuriante que nos grasses et riches terres du Nord et du Centre. Mais il n'en est pas de même partout, plus encore par la faute des hommes que par vice de nature. Cette vaste surface ensemencée ne produit en effet que 21 millions de quintaux métriques, dont 8 millions et demi pour le blé et près de 12 pour l'orge. L'insuffisance de la production en céréales tient à la médiocrité des méthodes employées par les indigènes; possédant près des cinq sixièmes des terres à céréales, ils n'obtiennent pas même les deux tiers de la récolte totale. La culture des céréales est appelée à s'accroître en Algérie à mesure que l'on perfectionnera le système de distribution des eaux d'irrigation; or de sérieux progrès ont été déjà faits en cette matière.

Le sol de l'Algérie n'est point très favorable à la culture de la pomme de terre; à plus forte raison la betterave,

faute d'humidité suffisante, en est exclue. Mais la culture des plantes maraîchères s'est développée avec une grande rapidité dans la zone côtière et dans le voisinage des grandes villes, où l'on a pu, à l'aide de barrages, organiser une irrigation régulière. Il y a là de véritables *huertas* qui rappellent celles de l'Espagne du Sud-Est.

Cultures arborescentes; fruits. — C'est la vigne qui a la plus grande importance parmi les cultures arborescentes de l'Algérie. Malgré les récentes atteintes du phylloxéra, les surfaces cultivées en vigne sont de plus en plus étendues. C'était en 1884 une superficie de 56,000 hectares exploités par 35,000 planteurs, et donnant aux vendanges tout près d'un million d'hectolitres. En 1887, les vignobles productifs représentaient 70,000 hectares, occupaient à peu près 40,000 vignerons et donnaient 2 millions d'hectolitres de vin. Si, comme il faut l'espérer, le mouvement s'accentue, avant dix ans l'Afrique consolera la France des années de misère qui ont éprouvé ses vignerons; et, la marche du fléau étant désormais enrayée chez nous, notre commerce ne sera plus à la merci des importations de vins d'Italie et d'Espagne, de raisins secs du Levant. Les vins algériens ne sont pas encore aussi habilement préparés que ceux de la métropole. Puissent les planteurs ne point passer trop vite à l'autre excès!

Les vignobles les plus importants de l'Algérie sont plantés sur les coteaux du Tell jusqu'à une assez grande altitude, ou bien dans les plaines du littoral, où ils se développent en vastes étendues comme dans notre département de l'Hérault. Encore mieux que la région du Bas-Languedoc, les cantons africains riches en vignobles sont à l'abri des gelées printanières. En Algérie, comme dans l'Italie et l'Espagne méridionale, la vigne ignore les fléaux

climatériques sous le coup desquels nos campagnards de Lorraine, de Bourgogne et même du Bordelais tremblent sans cesse. La vigne est là dans son domaine original et naturel.

L'*olivier* réussit à souhait dans le Tell; pourtant il ne donne pas encore en Algérie le produit qu'on en pourrait attendre, parce que les indigènes n'emploient pas de procédés perfectionnés pour la fabrication des huiles. Au lieu de 400,000 hectolitres, ce pays devrait en donner deux ou trois millions; il y a place pour des arbres en bien plus grand nombre. L'olivier, comme la vigne, se trouve là dans les conditions les plus favorables; l'olivier sauvage est représenté dans la flore algérienne par de nombreuses étendues forestières. Cette utile culture peut s'étendre jusqu'à la lisière saharienne.

L'*oranger* doit, au contraire, être maintenu seulement dans les cantons les mieux abrités et les plus tempérés de la zone tellienne. Miliana et surtout Blida en possèdent le plus grand nombre. Le *citronnier* s'y acclimate dans les mêmes conditions.

Le *dattier* mérite une mention spéciale. C'est une culture qui s'est merveilleusement développée dans les oasis sahariennes, où de hardis colons français ont multiplié par des forages la quantité d'eau d'irrigation. Les plantations de la société de l'Oued-Righ sont parmi les plus belles de l'Afrique ; chaque année en accroît l'étendue. On sait que le dattier est un des arbres qui donnent à l'agriculture le produit le plus riche et le plus assuré. Il contribuera certainement pour beaucoup à la fortune de nos compatriotes, que le brûlant soleil de la zone désertique n'a pas effrayés.

Cultures industrielles. — L'Algérie nourrit plusieurs plantes textiles de grande valeur. Le *coton* n'occupe pas

jusqu'ici un espace considérable. La cause de cette restriction de sa culture n'est pas cependant la médiocrité des conditions naturelles; car les parties chaudes du Tell et les oasis sont des terres merveilleusement appropriées à cet effet. Mais il serait difficile de produire, avant de longs travaux, et à moins de consacrer à cette culture des capitaux longtemps immobilisés, assez et assez bien pour lutter contre la concurrence des États-Unis d'Amérique. Toutefois il serait fâcheux que l'on s'abstînt d'encourager les plantations de coton; qui sait si l'avenir et un avenir prochain ne nous réserve pas une guerre de tarifs avec la grande république qui ferme de plus en plus ses marchés aux produits européens? Il faudrait être prêt à user de représailles et surtout à se suffire le cas échéant.

Le *lin* d'Algérie est estimé; la *ramie* attire déjà l'attention de quelques industriels, et l'*alfa* compte aussi parmi les richesses de la colonie. C'est la culture des hauts plateaux de l'Ouest, vers Râs-el-Ma et Saïda; on sait que cette graminée sert en même temps à la corderie, à la sparterie et à la fabrication du papier.

Le *tabac* donne des produits très estimés et en grande abondance, 5 ou 6,000 kilogrammes de feuilles, que recherchent les manufactures nationales. Les plantations pourraient être aisément décuplées.

On s'étonnera avec raison que la culture du *mûrier* n'ait pas reçu jusqu'ici en Algérie un développement proportionné à l'aptitude naturelle du climat et du sol de la colonie. N'y aurait-il pas là un moyen de nous affranchir du tribut payé aux soies brutes de nos voisins d'Italie et une grande source de richesse pour les Européens du Tell? Le travail de l'élève du ver à soie, de la préparation des cocons, serait précisément un de ceux qui conviendraient le mieux à la main-d'œuvre indigène sous la direction d'artisans français.

Parmi les *plantes tinctoriales*, la *garance*, parmi les *plantes oléagineuses*, l'*arachide*, le *colza*, occupent en Algérie la superficie la plus considérable.

En résumé, l'Algérie est un pays de riche agriculture. Là est sa principale richesse : céréales, vignes, oliviers, dattiers, y donnent un produit remarquable qui s'accroîtra à mesure que les colons auront réformé les anciennes méthodes de culture des indigènes.

Productions animales; l'élevage. — L'Algérie, comme tous les pays de climat méditerranéen, Provence et Languedoc, Espagne, Italie, péninsule des Balkans, n'est pas une terre capable de nourrir de très nombreux troupeaux. Tout au moins l'élevage du gros bétail, auquel il faut de gras pâturages entretenus par une humidité abondante et beaucoup d'abreuvoirs, n'y rencontrera jamais des conditions comparables à celles de nos provinces du Nord et du Nord-Ouest, des Pays-Bas, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne du Nord. La richesse en moutons et en chèvres, animaux plus sobres et plus rustiques, est beaucoup plus susceptible de s'y développer.

En effet, les pâturages permanents sont limités aux plaines et aux vallées du Tell, où l'on peut, à l'aide de travaux d'aménagement des eaux, obtenir une irrigation favorable. Les massifs articulés, où la recrudescence du relief amène une plus grande abondance de pluies, offrent aussi des espaces importants aux prairies. On sait l'influence d'une épaisse végétation forestière sur le régime hydrographique d'une contrée.

Mais les hauts plateaux qui se couvrent d'une luxuriante couche d'herbes pendant la saison des pluies et se dessèchent dès que la saison chaude s'établit, ne sauraient convenir au gros bétail. Les troupeaux migrateurs de moutons, les chèvres qui cherchent de ravin en ravin leur nourriture

et, faute de prairies, s'attaquent sans ménagement aux pousses des bois, voilà les animaux caractéristiques de l'élevage algérien comme de l'élevage de l'Espagne et de l'Italie méridionale.

Il convient aussi de distinguer, au point de vue de l'aptitude à l'élevage, les trois départements de l'Algérie. Le plus favorisé est celui de Constantine à l'est, mieux arrosé que les deux autres parce qu'il possède, en proportion, moins de plateaux, plus de montagnes articulées; il reçoit donc une quantité d'eau sensiblement supérieure à celle des deux départements du Centre et de l'Ouest.

Ajoutons que, sur les plateaux, les brusques changements de température sont un des graves dangers de l'élevage.

On ne s'étonnera donc pas que l'Algérie, plus grande que la France, nourrisse seulement 1,165,000 *bêtes à cornes*, c'est-à-dire environ quinze fois moins; 170,000 *chevaux*, 250,000 *ânes*, 140,000 *mulets*. Sans doute ce nombre est destiné à s'accroître encore à mesure que l'irrigation fera des progrès. Mais il serait chimérique d'espérer que l'élevage du gros bétail puisse jamais y devenir aussi florissant que dans les humides provinces de l'Europe du Nord-Ouest.

Le *chameau* (225,000), sobre et capable de résister aux intempéries, est l'intermédiaire naturel pour les transports entre l'Algérie méditerranéenne et les oasis du Sahara; encore son rôle sera-t-il assez restreint, pour les longs trajets, par la multiplication des voies ferrées.

En revanche, le nombre des *moutons* s'accroît aussi vite en Algérie qu'il diminue en France; on en compte aujourd'hui près de 8 millions. La progression des troupeaux de *chèvres* est tout aussi remarquable; indigènes et Européens en élèvent 4 millions et demi. Les *porcs* sont nourris presque exclusivement dans les grandes fermes

des colons du Tell, au nombre de 80,000; c'est l'animal domestique dont l'élevage se développe le plus vite.

Des *autrucheries* ont été aussi établies en Algérie afin de faire concurrence au commerce des plumes, dont la colonie anglasie du Cap avait depuis longtemps le monopole, et les premiers essais sont de nature à encourager les colons.

Les *volailles* commencent à pulluler dans les centres de colonisation française surtout. Si la statistique de ces animaux est difficile à obtenir en France, que serait-ce en Algérie ? Enfin les ruches d'*abeilles* trouvent place à la fois dans les exploitations agricoles des colons et chez des indigènes, particulièrement en Kabylie. Que n'en est-il de même pour le ver à soie !

La propriété des bestiaux est très inégalement répartie entre les Européens et les indigènes ; ces derniers en possèdent, à beaucoup près, la part la plus considérable : 13,600,000 sur 14,300,000. Les Européens sont surtout propriétaires de chevaux, de mulets, de bœufs et de porcs ; ils élèvent une proportion infime de chameaux, peu de moutons et de chèvres.

Chasse et pêche. — La chasse est une des grandes ressources alimentaires de l'Algérie. Sangliers, lièvres, cailles abondent dans les trois départements ; la multitude des sangliers est même devenue un fléau pour la culture, depuis que les lions, grands chasseurs de ces animaux, sont détruits ou refoulés par les colons. Les gazelles, moins nombreuses pourtant qu'autrefois, parcourent en troupes les hauts plateaux et la région saharienne.

Lions et panthères sont chassés pour leurs peaux. On poursuit avec moins de dangers les chacals et les hyènes, ennemis du bétail. Les Romains chassaient en Numidie une variété d'éléphants qui a complètement disparu.

La *pêche* est pratiquée par un millier de barques que

montent 4,500 hommes d'équipage, parmi lesquels beaucoup d'Italiens. La valeur des produits, y compris le corail, n'est estimée qu'à 4 millions de francs.

En résumé l'Algérie est bien loin encore d'avoir atteint son plein développement agricole. La culture des céréales, celle de la vigne, de l'olivier, de l'oranger, du dattier, y donnera d'année en année un produit plus considérable. La végétation forestière, mal entretenue ou ravagée par des incendies, est à reconstituer en bonne partie. Le bétail n'est pas assez nombreux pour l'étendue de la colonie ; un meilleur aménagement des eaux permettra de le multiplier. Déjà nombre de barrages ont été établis, parmi lesquels ceux du Chélif, du Sig, de l'Habra ; on a drainé des étendues marécageuses, encaissé et endigué des fleuves dont les débordements menaçaient les cultures en même temps que la santé publique. Enfin l'œuvre du forage des puits artésiens est poursuivie avec succès dans la région des oasis ; les puits qui font vivre les palmeraies de l'Oued-Righ fournissent par an plus de 100 millions de mètres cubes d'eau aux canaux d'irrigation.

L'industrie ; *condition naturelle.* — L'Algérie est et restera avant tout un pays agricole. Tel est d'une manière générale le début de toute œuvre de colonisation. En outre la condition première d'un grand développement industriel, la houille, manque à ce riche pays. Les tentatives pour exploiter quelques gisements d'un combustible médiocre n'ont pas été couronnées de succès. Enfin les mines d'autres substances que le combustible minéral ne sont pas encore complètement aménagées.

Exploitation minérale. — Ces mines sont pourtant nombreuses et riches ; et les sondages des ingénieurs nous réservent sûrement d'autres découvertes.

Le fer est exploité à *Beni-Saf*, près de Rachgoun à

Aïn-Mokra; les travaux d'extraction occupent environ 2,000 ouvriers. Le fer d'excellente qualité que donnent les mines algériennes est expédié en France et jusqu'en Amérique. La quantité extraite est en moyenne de 500,000 tonnes par an.

La Calle a dans ses environs de riches gisements de *cuivre* et de *plomb argentifère.* Le *mercure*, le *zinc*, l'*antimoine*, ont aussi été reconnus en plusieurs endroits. Enfin les chotts ne sont-ils pas d'inépuisables réservoirs de sel à exploiter sans peine quand on aura ouvert entre les hauts plateaux et la côte des communications nombreuses et faciles?

Les *eaux minérales* jaillissent en sources précieuses. Eaux thermales, ferrugineuses, salines, sulfureuses. L'Algérie offre, avec des sites délicieux, tous les moyens curatifs connus dans la métropole même. On fréquente déjà beaucoup l'établissement thermal de *Hammam-Meskoutine*, aux environs de Guelma et de *Hammam-Berroughia*, les sources sulfureuses près de Médéa.

Les *carrières* ne font pas défaut en Algérie : et les nouvelles villes que la colonisation suscite sont parfois dignes, par le luxe de leurs maisons, des cités du continent.

Industries proprement dites. — La mise en œuvre des matières premières ne se fait pas en Algérie. Notre colonie a des corps de métiers plutôt que de véritables industries; on y trouve plusieurs catégories d'artisans, parmi lesquels il en est de fort habiles, plutôt que des industriels. L'emploi des machines y est en effet bien restreint et limité à des travaux sans complication, comme l'extraction des minerais de fer. Mais la population est agricole en grande majorité, et même les émigrants des villes de France deviennent souvent cultivateurs dès qu'ils ont mis le pied sur le sol algérien.

L'industrie qui occupe le plus de bras est la vieille industrie des *tapis* et des *tissus* nécessaires à la consommation des indigènes. Elle occupe les tribus de l'extrême sud, Mzabites et Chaambas; Ouargla et Ghardaïa en sont les centres les plus importants. On compte plus de 12,000 artisans de ces métiers. Ce sont ensuite les fabriques de bouchons de liège, les huileries, les tuileries et briqueteries, qui possèdent le personnel le plus nombreux. Les industries alimentaires, minoteries, fabriques de conserves et de salaisons, de pâtes alimentaires, sont en réel progrès et tendent à employer de jour en jour un matériel plus perfectionné.

Le commerce; *voies de communication.* — Le commerce de l'Algérie est surtout un commerce dérivé de l'agriculture, à laquelle il faut joindre une industrie extractive encore peu en rapport avec la richesse du sous-sol. La zone productive du Tell se développant en une bande longitudinale de l'est à l'ouest, il faut à l'Algérie deux modes différents de communications. D'une part les vallées et les plaines littorales du Tell doivent être mises en relations les unes avec les autres par une longue voie développée entre les frontières marocaine et tunisienne. En second lieu chacune d'elles doit être rapprochée d'un port de la Méditerranée qui expédie les denrées restées disponibles pour l'exportation. En outre, pour unir les ports et le Tell aux plateaux et aux oasis du sud dont le développement économique est si remarquable, il faut quelques voies de pénétration.

C'est à ces œuvres que l'on s'est appliqué en construisant le réseau des routes et des voies ferrées de l'Algérie. On a voulu aussi permettre à nos troupes de se présenter vite au point menacé, soit vers les pays mal pacifiés de l'extrême sud et du sud-ouest, soit vers les côtes, au cas

où quelque tentative serait faite contre l'Algérie ou la Tunisie associée désormais à notre ancienne colonie.

Pour le commerce la construction de voies ferrées est d'autant plus indispensable que l'Algérie, pauvre en eaux, doit consacrer tous ses efforts de canalisation à l'agriculture et n'a aucun secours à attendre de ses fleuves pour aider aux transports. Il est vrai que la mer est une voie longitudinale excellente, et que le cabotage met aisément en relations les plus grandes villes du Tell.

Il y a cinquante ans, la colonie ne possédait que de vieux chemins mal entretenus et incapables, autant par leur dispersion que par leur mauvais état, de servir à un véritable commerce. Aujourd'hui le réseau des routes se compose d'environ 12,000 kilomètres, dont 3,000 de routes nationales et 1,300 de routes départementales. C'est peu encore pour la vaste étendue de l'Algérie ; plus d'une région très fertile ne peut développer ses vignobles faute de routes pour expédier les vins jusqu'à la plus proche station de chemin de fer.

Les voies ferrées se sont très rapidement développées; elles ont maintenant une longueur de 2,065 kilomètres, sans compter 38 kilomètres de lignes réduites qui ne sont pas ouvertes au public.

La grande *ligne du Tell*, parallèle au littoral, est complète entre Oran et Constantine par Alger sur une longueur de plus de 800 kilomètres. Déjà la jonction entre Constantine et Tunis est un fait accompli ; il ne se passera point beaucoup d'années avant que de Tlemcen les rails soient poussés jusqu'à la frontière marocaine par Lalla-Mahrnia. Cette vaste ligne est favorisée entre Oran et Alger par la grande vallée du Chéliff qu'elle suit entre Relizane et Miliana ; elle sillonne ensuite la plaine de la Métidja, après un trajet plus laborieux entre Miliana et la Chiffa. Entre Alger et Sétif, il faut franchir les passes du Djurd-Djura ;

puis de Sétif à Constantine et à la frontière tunisienne le tracé a pu utiliser un certain nombre de vallées, celles de l'Oued-Roummel, de l'Oued-el-Kébir et surtout de la Medjerdah.

De la ligne du Tell se détachent deux embranchements qui la mettent en relations avec les grands ports de Bône, de Philippeville et d'Arzeu. Cette première série de voies ferrées dessert la région la plus riche à tous égards de notre colonie. Là sont les éléments du fret, céréales, fourrages, bestiaux. Malgré la concurrence du cabotage à vapeur, qui constitue en somme une ligne parallèle de transports à meilleur marché, le trafic se développe d'une manière normale et satisfaisante sur toute la longueur du Tell : il y a amélioration constante des recettes. Si l'on veut avoir une juste idée de l'avenir qui leur est réservé, que l'on songe à l'activité du trafic sur les parties du réseau du Midi et d'Orléans qui traversent nos régions vinicoles et agricoles. En outre quand le Maroc tirera parti de ses admirables richesses, la ligne qui sillonnera le Maghreb d'ouest en est trouvera de nouveaux éléments de trafic.

On appelle *ligne de pénétration* celles qui, perpendiculaires à la ligne longitudinale, se dirigent vers les hauts plateaux et la région des oasis du Sahara Algérien. Les pays qu'on se propose d'atteindre sont :

A l'ouest l'oasis de Figuig, sur la frontière marocaine;

Au centre Ghardaïa dans le Mzab, Ouargla et El-Goléah chez les Chaamba el Mouadhi.

La ligne qui doit toucher Figuig est déjà poussée jusqu'à Aïn-Sefra, à plus de 350 kilomètres d'Arzeu à vol d'oiseau; à l'est la voie ferrée, en serrant des deux côtés le Djébel Aurès, a gagné Biskra d'une part et de l'autre atteindra bientôt Tébessa.

Les lignes de pénétration ont une double importance. D'abord elles mettent en relations les peuples du Sahara

algérien avec le Tell, qui leur envoie leur nourriture en grains et autres produits agricoles. Ensuite elles établissent des liens entre les ports, c'est-à-dire la France, et ces pays de l'extrême sud qui échangeront contre leurs dattes et les richesses du Soudan, dont ils sont les convoyeurs, les objets manufacturés de la métropole. Enfin un jour viendra peut-être où, à la suite d'étapes prudentes et bien ménagées, le Soudan sera lui-même uni par voie ferrée à l'Algérie ; le massacre de la mission Flatters, qui ne prouve rien contre la possibilité ni contre l'intérêt des entreprises sahariennes, a détourné l'opinion publique des nombreux projets de trafic transsaharien qui la passionnaient pour un moment.

Nous verrons plus loin que l'Algérie est en relations faciles et fréquentes, par paquebots, avec la mère patrie.

De même cinq câbles télégraphiques aboutissant de Marseille à Bône et à Alger assurent les communications rapides. A l'intérieur le réseau télégraphique comprend 17,000 kilomètres de fils répartis sur un parcours de 6,800 kilomètres.

Commerce intérieur. — Le commerce intérieur de l'Algérie est déterminé par ce fait que les populations des plateaux et du Sahara algérien ont besoin, pour leur nourriture, des produits du Tell beaucoup plus riche. Voilà la raison du mouvement de commerce intérieur qui se produit dans le sens du nord au sud. En outre cette catégorie de trafic est alimentée par les marchandises qu'apportent les caravanes venues du Soudan : les nomades qui viennent charger les céréales et les fruits du Tell apportent ces denrées en échange.

De plus, entre les vallées et les plaines de la zone littorale, les communications sont assez actives en raison

de la différence de fertilité, de population, d'aménagement agricole. La Métidja, débordante de richesse, nourrit plusieurs des contrées qui l'entourent. Les échanges entre les pays de montagnes et la plaine sont déterminés par la même raison. Le cabotage contribue à ce commerce intérieur entre les cantons du littoral, qui ne peuvent entrer aisément en rapport par les âpres chemins de la montagne. Mais ce cabotage est fait par les grandes Compagnies et se rattache étroitement à la navigation au long cours; il sera étudié plus loin.

S'il est difficile d'évaluer en France la valeur des transactions intérieures, on peut dire que ce compte est tout à fait impossible en Algérie.

Commerce extérieur. — La position de l'Algérie est très favorable au développement de son commerce extérieur. Voisine de la France, à laquelle la communauté de vie politique l'unit étroitement, de l'Espagne, dont les colons sont si nombreux dans la province d'Oran, de l'Italie, qui contribue, mais dans une mesure beaucoup moindre, à la mise en valeur de l'Afrique française, l'Algérie entretient avec tous ces riverains de la Méditerranée occidentale de très actives relations. Le Maroc et la Tunisie contribuent aussi à ce développement de la vie commerciale dans ce grand lac de l'Europe du Sud-Ouest. Elle se trouve en même temps sur le chemin des grandes lignes de navigation qui de la France du Nord, de l'Angleterre, des Pays-Bas et de l'Allemagne courent de Gibraltar au détroit Carthaginois pour gagner le Levant, l'Égypte, l'Afrique orientale, l'Inde, l'Indo-Chine et l'extrême Orient. Plus ses forces productives se développeront et plus elle deviendra une escale de ce gigantesque transit. Tout navire rentrant de ces voyages lointains, avec quelque place disponible, ira chercher à Alger, à Oran, à Bône et à Philippeville,

un supplément d'affaires et de bénéfices sans avoir à se détourner de son chemin.

Il est aisé d'établir ce que l'Algérie peut exporter, ce qu'elle doit importer. Presque dépourvue d'industrie, elle demandera les objets manufacturés de l'Europe, vêtements, meubles, métaux ouvrés et machines, matériel de chemin de fer, instruments agricoles, de la houille, du sucre et des denrées coloniales, bref ce qu'il faut à une société fondée sur l'agriculture et à laquelle manque d'ailleurs le principal élément de l'industrie, le combustible minéral. Elle enverra en échange ses denrées agricoles, céréales, alfa, fruits et primeurs, huiles, vins, ses minerais de fer et autres, ses bestiaux, ses laines.

C'est avec la France que les relations sont actives et étroites, non pas seulement parce que nous sommes unis par les liens de la politique et de l'affection entre compatriotes, mais pour une raison d'intérêt qui nous l'attachera de plus en plus. L'Italie et l'Espagne ont les mêmes produits que le Maghreb ; or l'échange entre produits similaires, les rapports entre pays de même caractère sont forcément restreints. La France, au contraire, composée en majeure partie de provinces de caractère océanique, riches en gros bétail, en céréales, en betteraves, pommes de terre, ne possède au sud qu'une étendue insuffisante de pays méditerranéens. Si riches que soient la Provence et le Languedoc, nous ne pouvons nous suffire en vins, à plus forte raison en huiles d'olives, en oranges, etc... et la richesse de l'Algérie en céréales peut justement suppléer à la pauvreté de nos campagnes du Sud-Est en ce produit indispensable. Les bestiaux, les laines, tout ce que nous étions obligés d'emprunter à nos voisins du Sud-Ouest et du Sud-Est, ce sera le rôle de l'Algérie de nous le fournir. Réciproquement la France, grande par l'industrie, peut fournir à sa sœur du sud ce qui lui manque, ce que ni l'Italie ni l'Es-

pagne ne pourraient actuellement lui donner. L'Algérie complète la France du Midi, et la France envoie à l'Algérie ce qui lui manque. Voilà les causes des rapports intimes des deux pays à travers la mer.

Le pays qui entretient ensuite les relations les plus considérables avec l'Algérie est la Grande-Bretagne. Les navires anglais qui traversent la Méditerranée d'ouest en est déposent en passant, sans se déranger de leur route, de la houille et des objets manufacturés; au retour du Levant, des Indes ou de l'Extrême-Orient, ils prennent un complément de fret en produits agricoles, céréales, vins, ou en minerai.

L'Espagne et l'Italie prennent aussi leur part de ce commerce. On peut résumer les conditions de chacune des marines concurrentes d'un mot : avec la France ce sont des relations intimes et une sorte de commerce intérieur, avec l'Angleterre des rapports de transit avantageux, avec l'Espagne et l'Italie un trafic de cabotage entre voisins.

Sur 1,800,000 tonnes de mouvement de navigation à l'entrée, le pavillon français représente 1,230,000 tonnes, le pavillon anglais 405,000, le pavillon espagnol 135,000, le pavillon italien, 75,000.

Pour les mêmes raisons il n'y a pas, à vrai dire, de marine algérienne, sauf des navires de pêche et des caboteurs (140 navires jaugeant 5,000 tonnes). Oran, Alger, Philippeville, Bône, sont des succursales de Marseille, et c'est justice, puisque nos Méridionaux, dont ce grand port résume le génie commercial et l'activité, ont contribué pour la plus forte part à la colonisation. Il n'y a pas eu expatriation, et la flotte qui de Marseille a fait les voyages aux côtes du Maghreb est dans toute la force du terme une flotte franco-algérienne.

Ces ports se sont développés du reste avec une rapidité digne de leur métropole. Ils sont, à vrai dire, des œuvres

factices, ce qui ne les empêche pas de prospérer. *La Calle, Collo, Djidjelli, Bougie, Dellys, Cherchell, Tenès, Mostaganem, Arzeu, Mers-el-Kébir* et *Nemours* étaient des rades naturelles, mais assez médiocres, sauf *Mers-el-Kébir*. On a dû les modifier à grands frais. Mais *Philippeville, Bône, Alger, Oran*, sont des ports complètement artificiels. Oran, avec un mouvement de 1,300,000 tonnes (entrées et sorties), est le premier de tous et prend rang, dans la statistique française, à côté de Dunkerque ; l'exportation des alfas contribue pour beaucoup à cette prospérité. Philippeville, Alger et Bône viennent ensuite.

Les services les plus rapides entre Marseille et les ports de l'Algérie sont ceux de la *Compagnie générale transatlantique* qui envoie ses paquebots directs à Alger en trente heures et quelquefois moins, deux fois par semaine. En outre elle a établi des communications par Port-Vendres, et prend sa part du cabotage algérien.

La compagnie de *Navigation mixte* se consacre à la même œuvre avec des navires moins rapides; mais l'ancienneté de ses relations lui assure une clientèle nombreuse.

Les *Messageries maritimes* n'ont qu'un service direct de Marseille à Alger.

La compagnie des *Transports maritimes à vapeur* combine, comme la Transatlantique, les services directs et les services de cabotages.

Voilà une première série de lignes de navigation qui ont à la fois pour objet d'assurer les communications franco-algériennes et de mettre en rapport les villes du littoral.

Deux compagnies dont les navires viennent des mers du Nord assurent simplement les services de cabotage et touchent, en passant, les principaux ports.

C'est la *Compagnie Havraise péninsulaire* dont les paquebots, se dirigeant vers Maurice et la Réunion, desser-

vent Oran, Alger, Philippeville et Bône en même temps que le sud de l'Espagne; puis la compagnie anglaise *Cunard* qui, envoyant ses paquebots de l'Angleterre à Gibraltar, Malte, Smyrne et Constantinople, prend et dépose à l'aller et au retour des marchandises dans les mêmes ports.

Le tonnage des navires de grande navigation qui ont fréquenté les ports d'Algérie était en 1885 de 1,920,000 tonnes à l'entrée et de 1,956,000 tonnes à la sortie. Si l'on y ajoute 1,600,000 tonnes de jauge des caboteurs à l'entrée et 1,675,000 à la sortie, on obtient une jauge de plus de 7 millions de tonnes pour le mouvement total.

Le commerce de l'Algérie s'est élevé en 1885 au chiffre de 424 millions de francs, dont 197 à l'exportation et 227 à l'importation. Les relations avec la France représentent une grande partie de cette valeur, environ 293 millions, dont 168 à l'importation et 125 à l'exportation. Il reste donc 131 millions que se partagent les étrangers, Anglais, Espagnols, Italiens.

La progression de ce commerce a été des plus remarquables. En 1830 il n'atteignait pas même 8 millions; l'année 1850 présente ce chiffre plus que décuplé, mais surtout elle marque le premier essor de l'exportation algérienne. En 1869 on atteignait 293 millions, et 560 en 1883; en ce moment la crise continentale a eu son contre-coup dans notre colonie. Mais tout indique une prochaine et vigoureuse reprise des affaires.

Colonisation; répartition des races : les villes. — La colonisation doit attendre ses progrès et de l'immigration des Européens, qui joueront le rôle d'initiateurs, et de la civilisation des indigènes, dont l'indépendance religieuse est moins à redouter peut-être que le groupement particulariste des éléments étrangers. On parle toujours des prédications musulmanes de certaines confréries; on ne

parle pas assez de la nécessité d'assimiler des étrangers qui prospèrent en paix sur le sol que nous avons conquis, qui restent en relations intimes avec leurs métropoles par lettres et par journaux, qui deviennent volontiers Algériens, c'est-à-dire associés au bénéfice de notre œuvre sans en supporter les charges, mais ne se hâtent pas de devenir Français. Il y a là un double danger : en temps de paix se développe un esprit d'indépendance qui peut à la longue ébranler la foi patriotique des colons français et former un parti provincial ; en temps de complications européennes les Italiens du département de Constantine seraient bien tentés de tendre la main à certains perturbateurs de la Tunisie, et l'on ne sait en vérité ce que les 100,000 Espagnols du département d'Oran souhaiteraient de voir arriver au Maroc.

Fort heureusement la colonisation française est fortement assise. On compte plus de 270,000 Français ou Israélites naturalisés pour 205,000 étrangers, et les progrès de l'élément français ont été satisfaisants depuis vingt ans. Si l'on observe que nos compatriotes établis en Algérie n'étaient encore que 110,000 en 1866, que le chiffre passait à 130,000 en 1872, à 156,000 en 1879, 195,000 en 1881 et 220,000 en 1886 (sans compter les Israélites naturalisés), on ne peut manquer d'espérer en l'avenir.

Les colons se pressent non seulement dans les grandes villes de la côte comme *Alger* (71,000), *Oran* (60,000), *Bône* (28,000) et Philippeville (18,000), mais dans de grosses bourgades agricoles où se développe la race forte et laborieuse de nos paysans.

Les indigènes prospèrent sous notre administration. Le recensement de 1886 donne le chiffre de 3,260,000, ce qui indiquerait un gain de 400,000 en cinq ans, ou tout au moins de 250,000, en supposant quelque erreur dans les opérations de l'année 1881.

Conclusion. — La France a déjà beaucoup avancé l'œuvre de colonisation qu'elle a entreprise en ce riche pays à l'imitation de Rome. Si la période des conquêtes a coûté beaucoup de sang et d'argent à la métropole, si les capitaux français font aujourd'hui de nombreuses avances pour développer la prospérité de l'Algérie, dès aujourd'hui la rémunération est certaine. Le Canada et l'Australie peuvent seuls être comparés à l'Algérie pour l'accroissement merveilleux de leur population et le progrès de l'industrie et du commerce.

Un des hommes qui connaissent le mieux notre colonie africaine (1) démontrait récemment, avec chiffres à l'appui, que, malgré l'apparence d'un déficit dans son budget, l'Algérie ajoutait chaque année plus de 300 millions au revenu national. Il faisait valoir avec raison les bénéfices qu'elle donnait soit directement aux colons français établis sur son sol, soit indirectement par les recettes des voies ferrées, des lignes de paquebots, des maisons de banque. On pourrait y ajouter une portion des recettes de notre réseau métropolitain de Paris à Lyon et à la Méditerranée, que le trafic algérien alimente pour une si forte part. Enfin sans l'Algérie le commerce de notre grand port de Marseille serait peut-être frappé à mort par l'œuvre du percement du Saint-Gothard qui a détourné de notre sol un transit considérable entre le Levant, l'Extrême-Orient et l'Angleterre. Les politiques qui ont voulu nous mettre en quarantaine à l'ouest de l'Europe en nous privant de ces bénéfices de transit ont oublié que, grâce à l'Algérie, nous étions en fort bonne compagnie, pour endurer la solitude et même prospérer dans cet isolement de leurs rêves! Voilà la signification profonde de ce beau mot si souvent répété : « L'Algérie n'est que le complément et le prolongement de la France. »

(1) P. Foncin, *l'Algérie,* p. 89 à 91, dans la « France coloniale » de M. A. Rambaud.

CHAPITRE II

LA TUNISIE.

§ I. — Résumé de la géographie physique et politique.

Situation et dimensions. — La régence de Tunis occupe au nord-est de l'Afrique mineure, à l'extrémité de l'Atlas une superficie de 116,000 *kilomètres carrés.* Exposée au nord et à l'orient, elle a une *position* militaire et commerciale importante. Ses promontoires les plus avancés vers la Sicile ferment au sud le passage entre les deux bassins de la Méditerranée : quand elle aura recouvré, grâce à l'aide de la France, son antique prospérité, elle pourra jouer un rôle dans l'un et l'autre de ces bassins. Carthage, si grande dans l'histoire, la rivale la plus terrible de Rome, n'était-elle pas dans cette position? On a retrouvé ses ruines près de Tunis.

Relief. — La Tunisie achève et complète l'Algérie à l'est. Son relief est déterminé par l'Atlas oriental : on peut distinguer, entre le rivage septentrional et le désert, la même succession de régions qu'en Algérie. Il y a cependant une différence remarquable provenant d'un plus grand développement de plaines à l'est. Au nord les pays accidentés du Tell algérien se continuent jusqu'au golfe de Tunis. Mais la zone des hauts plateaux ne s'étend point

jusqu'à ce golfe, et est beaucoup moins large qu'en Algérie. Enfin l'Atlas saharien se rétrécit et n'aboutit au cap Bon que par une branche orientée vers le nord-est : les massifs du sud tunisien, continuation de l'Aurès, n'atteignent point le littoral oriental. Des plaines vastes et fertiles s'interposent entre les dernières pentes de l'Atlas saharien de Tunisie et la mer : de plus les massifs tunisiens sont moins élevés que ceux de l'Algérie orientale : leurs sommets s'étagent entre 1,200 et 1,500 mètres.

Climat. — Le climat diffère donc aussi du climat algérien, l'orientation et l'altitude n'étant plus les mêmes. Les vents d'est lui arrivent chargés d'humidité, puisqu'ils viennent de traverser le bassin oriental de la Méditerranée dans toute sa longueur ; les vents du nord-est, du nord et du nord-ouest y sont, comme en Algérie, des pourvoyeurs de pluies. Aussi la Tunisie reçoit-elle des précipitations plus abondantes que sa voisine d'occident.

La température y est aussi plus douce qu'en Algérie, pour deux causes. Le pays reçoit une plus grande somme de vents marins et de pluies, ce qui a pour résultat de tempérer les écarts de chaleur ; et les plateaux, cause d'exagération par excellence, y sont moins étendus qu'à l'occident. Cela n'empêche pas le vent du sud de balayer le sol tunisien de ses effluves brûlantes ; mais il est moins fréquent que dans l'Algérie et moins rude. En effet le vent du sud-est, purement saharien en Algérie, s'est atténué au passage d'un golfe quand il touche la Tunisie, et le vent direct du sud n'arrive pas au Tell tunisien comme au Tell algérien exaspéré et rendu plus cruel par la traversée des plateaux.

Aussi la Tunisie sera-t-elle, est-elle pour nos Français du Midi un pays d'acclimatation plus facile encore que l'Algérie.

Littoral. — Son exposition lui donne des côtes qu'un peu de travail rendra excellentes pour nos flottes de guerre et de commerce. Entre les promontoires avancés des *caps Blanc*, *Bon*, *Dimas* et l'*île Djerba* s'ouvrent les *golfes* de *Gabès*, de *Hammamet*, de *Tunis*. *Bizerte*, sur un lac, *Sfax*, derrière les *îles Kerkennah*, seront bientôt des ports tout à fait sûrs.

Hydrographie. — Les fleuves ont le caractère de torrents, mais sont plus abondants que ceux de l'Algérie, le pays recevant plus de pluie. Le principal est la *Medjerdah*, qui débouche au nord du golfe de Tunis. Il faudra accomplir en Tunisie la même œuvre d'aménagement des eaux fluviales qui a si bien réussi sur le sol algérien.

Gouvernement. — Le bey gouverne la Tunisie sous le protectorat de la France, qui a réformé toute l'administration et ramené la prospérité financière menacée par de nombreux abus. Nos troupes tiennent garnison à Tunis et dans les principales villes.

§ II. — Géographie économique.

Condition générale et situation. — Si l'Algérie complète la France, la Tunisie est le complément indispensable de l'Algérie. Ce pays protégé est d'abord, en tenant compte de la proportion des surfaces, plus riche et encore plus capable de développement agricole que le Maghreb central. Les plantes caractéristiques de la zone méditerranéenne y trouvent de meilleures conditions de sol et de climat. Notre association intime avec cette contrée qui joua un si beau rôle dans l'histoire économique de l'antiquité comme dans son histoire politique est, à coup sûr, un des grands événements du siècle, une œuvre de haute sagesse.

Ce n'est pas seulement par la richesse de son terroir que la Tunisie est appelée à augmenter la puissance française. L'Algérie nous permettait de surveiller de près un bassin maritime dont nous tenons les deux bordures qui se font face. La Tunisie est la clef, ou plutôt une des clefs du passage du bassin occidental de la Méditerranée dans le bassin oriental. C'est aussi le débouché de tout le Maghreb vers l'orient en même temps que sa plus belle zone de production. Notre condition économique dans les mers du Levant, menacée par une concurrence jalouse, s'améliorera vivement, si nous savons profiter des avantages naturels de notre protégée.

Agriculture ; aptitude naturelle. — La Tunisie appartient, comme l'Algérie, à la zone des pays méditerranéens. Mais on y observe des différences qui tiennent à la disposition du relief et aux particularités du climat. Les trois zones du Tell, des hauts plateaux, du Sahara, n'y sont point nettement délimitées et tranchées comme dans le pays voisin de l'ouest; l'apport d'humidité plus considérable dû aux vents d'est produit un climat plus fondu, moins brusque en contrastes. Aussi, quoique la flore soit à peu près la même qu'en Algérie, la symétrie y est moindre; ainsi la région de Gabès offre sur une surface restreinte les végétations du Tell et du Sahara. En résumé la Tunisie, jouissant d'un climat plus maritime, plus fondu, grâce à l'ouverture de ses vallées vers l'est et à l'articulation plus grande de son système montagneux, est une merveilleuse zone d'acclimatation.

Avec les *chênes-lièges*, les *pins d'Alep* et les *pins maritimes*, on voit dans ses forêts le *houx*, le *saule*, l'*orme* et le *peuplier*. Si l'*olivier* et la *vigne* sont les plantes caractéristiques du pays, nos fruits d'Europe, la pomme par exemple, y viennent sains et savoureux.

Les plaines et savanes du centre de la Tunisie portent, comme les hauts plateaux algériens, de l'alfa sur de vastes étendues.

Les *dattiers* y donnent des fruits supérieurs à ceux des oasis d'Algérie. Le *figuier*, le *grenadier*, l'*oranger*, le *citronnier*, prospèrent dans toutes les régions d'altitude moyenne.

Si l'Algérie rappelle, par la disposition de ses zones de flore et de culture, l'Espagne aux riches *huertas* et aux plateaux peu productifs, la Tunisie fait penser davantage aux pays les plus favorisés de la Méditerranée orientale, tout à la fois à l'Égypte, aux plus verdoyantes des Sporades comme Rhodes et Cos, aux meilleures vallées du Péloponnèse. C'est la région du Maghreb la plus proche du Levant par l'aspect comme par la longitude, tandis qu'à l'autre extrémité le Maroc rappelle notre Europe occidentale et océanique.

La faune diffère à peine de celle de l'Algérie. Les animaux sauvages pourchassés à outrance disparaissent peu à peu. Les lions sont encore assez nombreux dans les massifs des confins d'Algérie; les troupeaux de buffles ne sont plus rencontrés que dans les environs de Bizerte. Voilà longtemps que l'éléphant a disparu, puisqu'il était déjà rare sous l'empire romain : l'ours, que l'on chassait encore au dix-huitième siècle, n'est plus jamais signalé. Les hyènes sont poursuivies avec la même ardeur qu'en Algérie; il en est de même du chacal. Sangliers, gazelles, antilopes et mouflons foisonnent encore dans les régions où la colonisation n'a point pénétré; la gazelle même est domestiquée comme animal de luxe. Quand nos soldats occupèrent, après un rude combat, la batterie rasante de Sfax, ils y trouvèrent deux gazelles qui s'apprivoisèrent sans peine sur un des navires de l'escadre.

Parmi les animaux domestiques, chevaux et chameaux

prospèrent; mais l'espèce chevaline a bien besoin d'y être régénérée. Bœufs et moutons sont de faible taille et de race médiocre.

Exploitation des forêts. — L'exploitation des forêts a pu être organisée plus rapidement en Algérie qu'en Tunisie. Des routes et des sentiers ont été pratiqués dans la région de massifs forestiers des Khroumiers et des Ouchtettas. Sur 120,000 hectares de forêts reconnues, 20,000 étaient en pleine exploitation à la fin de 1886. Les opérations de démasclage ont porté sur 2,270,000 chênes-lièges, et ont donné une valeur de liège voisine de 3 millions ½ de francs. C'est un des revenus de l'État tunisien.

Cultures alimentaires. — La Tunisie est, plus encore que l'Algérie, une terre féconde en céréales. Il suffit de rappeler que, dans l'antiquité, ses récoltes de blé contribuaient à nourrir la populeuse Italie. Les céréales y rencontrent un sol excellent et des conditions d'irrigation favorable. Toute la vallée de la Medjerdah, une partie des plateaux de l'Ouest et les zones côtières du Nord et de l'Est, pourront en produire dix fois plus qu'à l'heure actuelle. Mais déjà la Tunisie exporte des céréales.

Cultures arborescentes. — Le développement des cultures arborescentes, surtout de la vigne, a donné à la terre tunisienne une valeur de plus en plus considérable. C'est surtout dans l'intention d'étendre la superficie des vignobles que les Européens ont acheté, depuis la proclamation du protectorat jusqu'à la fin de 1886, plus de 200,000 hectares de terres, parmi lesquelles on doit citer le vaste domaine de l'Enfida. Pendant cette période le prix de l'hectare s'est élevé de 35 à 130 et 150 francs.

On sait quelle réputation avaient sur le marché romain

les vins de la province d'Afrique. Aujourd'hui la viticulture est en progrès rapide et semble devoir, mieux encore qu'en Algérie, consoler bientôt la France des ravages du phylloxéra. Mais beaucoup de vignes sont encore à leur période de croissance sans production; ce n'est pas avant quatre ou cinq ans qu'on pourra apprécier avec précision les résultats des efforts des colons. Les zones littorales du nord et de l'est, sauf les rivages infertiles du golfe de Gabès, les vallées de la Medjerdah et de ses affluents, de l'Oued-Méliana, les pentes des plateaux et des massifs jusqu'à une grande altitude, se prêtent à cette culture. La Tunisie aura 50,000 hectares de vignes avant dix ans.

L'*olivier* est cultivé dans le Sahel et jusque dans les oasis de la région de Gabès. On jugera de l'importance de ses produits en constatant que l'exportation des huiles d'olives atteint une valeur de 5 à 6 millions par an, autant que celle des céréales. Dans tel port tunisien les tonneaux d'huile étaient jadis remorqués à l'aide de cordes jusqu'aux navires qui venaient les charger; au retour ils étaient rejetés vides par-dessus bord et entraînés par le ressac jusqu'à la côte.

Orangers et citronniers prospèrent dans les vastes vergers qui entourent les villes tunisiennes de la côte et des vallées; mais leurs fruits ne donnent pas encore lieu à un commerce important.

Les *dattiers* gagnent du terrain dans les oasis de la Tunisie comme dans celles de l'Algérie. Il suffit de citer l'œuvre d'irrigation méthodique entreprise par le commandant Landas autour de Gabès; les plantations qui s'y développent à mesure que s'accroît le volume des eaux jaillissantes peuvent rivaliser avec celle de l'Oued-Righ; les dattes tunisiennes ont d'ailleurs plus de réputation que celles du Sahara algérien. En outre leur exportation est beaucoup plus facile à cause du voisinage de la mer.

Les *grenadiers* sont nombreux en Tunisie.

Cultures industrielles. — Les cultures industrielles y sont peu développées à l'exception de l'alfa dont l'exportation représente une valeur d'environ 1,200,000 francs par an. Comme en Algérie ce sont les négociants anglais qui se rendent acquéreurs de la précieuse fibre.

Il serait aisé d'introduire d'autres cultures de plantes textiles, celles du lin et du chanvre, que la France ne peut produire en quantité suffisante, ni surtout à des prix assez avantageux pour s'affranchir des apports de l'Europe orientale. Cette œuvre, entreprise en un pays où la main-d'œuvre n'est point coûteuse, où de vastes espaces de bonnes terres sont encore incultes, serait de nature à réussir. De même, le tabac devrait occuper une surface plus considérable du territoire tunisien.

L'agriculture offre donc en Tunisie de plus belles perspectives d'avenir qu'en Algérie. C'est par le développement de ses champs de céréales, de ses vignobles, par la multiplication de ses oliviers et de ses dattiers, qu'elle apportera le meilleur contingent à la France sa protectrice.

Productions animales : *l'élevage.* — L'élevage des animaux domestiques est beaucoup moins avancé que dans la colonie voisine de l'ouest. Le bœuf tunisien est une bête de petite dimension qui ne peut rendre de services considérables ni pour le travail agricole ni pour la boucherie. Les races de chevaux, jadis très belles, se sont abâtardies pendant la malheureuse période de plusieurs siècles qu'a traversée la Régence avant notre intervention. Les troupeaux de moutons se composent de bêtes à grosse queue qui fournissent peu de viande et de la laine médiocre.

Déjà les colons se sont mis à l'œuvre et ont essayé d'introduire des races nouvelles de bestiaux ou de rétablir les anciennes dans leur pureté. Les grandes fermes de Sidi-Tabet, près de Tunis, renferment des haras et des parcs à bestiaux de grandes races françaises ; les expériences, menées avec beaucoup de méthode, ne sont pas encore très concluantes.

En tout cas, dès qu'on aura reconnu quelles races sont le mieux appropriées au pays, il n'est pas douteux que la Tunisie puisse devenir un grand pays d'élevage. Le gros bétail en particulier, auquel il faut des pâturages entretenus par une humidité abondante, y rencontrera de meilleures conditions que dans le reste du Maghreb, sauf le Maroc occidental. Aujourd'hui les bestiaux ne comptent pas parmi les objets d'exportation ; et pourtant les belles prairies ne manquent pas sur le sol tunisien. Avec des travaux d'art moins coûteux qu'en Algérie, les eaux aménagées assureront la prospérité de cette part si importante de l'agriculture.

Chasse et pêche. — La chasse est pratiquée sur toute la surface de la Tunisie et contribue à la nourriture des habitants. Mais la valeur de la pêche et des pêcheries est beaucoup plus importante.

Sur les côtes cette industrie occupe un grand nombre de colons, maltais et italiens en majeure partie. Medhia a la spécialité de la pêche des sardines ; les parages des îles Kerkennah, comme ceux de la Sicile, sont fréquentés par des troupes de thon. Enfin le lac de Bizerte, régulièrement exploité, donne en moyenne 350,000 kilogrammes de poissons, surtout de mulets. Mais les pêcheries d'éponges du littoral, dans le golfe de Gabès et sur les confins de la Tripolitaine, sont peut-être la meilleure source de profit pour les marins. Les éponges exportées chaque

année de Tunisie valent près d'un million. Cependant une portion au moins aussi considérable est emportée par les pêcheurs grecs des îles de l'archipel de Calymnos, Symi et Chalki, qui envoient de véritables flottilles pendant la belle saison vers les côtes de Tunisie méridionale et de Tripolitaine.

L'industrie ; *condition naturelle.* — La Tunisie, pays essentiellement agricole, est dépourvue de houille et n'a pas encore une population européenne assez dense pour l'exploitation méthodique de ses autres richesses minérales.

Exploitation minérale. — On sait que les anciens exploitaient les mines d'or de Bou-Hedma ; des ingénieurs ont relevé le plan de leurs travaux.

Le *plomb argentifère* a été reconnu en plusieurs points de la vallée de la Medjerdah, mais n'est pas encore exploité, sauf l'utilisation des scories trouvées près des mines de l'époque romaine.

C'est le *fer* du pays Khroumir qui est jusqu'ici le principal objet d'exploitation. Des mines ont été ouvertes par la compagnie algérienne de Mokta-el-Hadid près de Tabarca ; un autre établissement du même genre vient d'être fondé au cap Serrat. Des voies ferrées et même des ports sont construits pour l'exportation du minerai. Dès aujourd'hui l'ensemble de ces mines de fer donne un produit de 100,000 tonnes.

Les *eaux minérales* sont aussi nombreuses et de nature aussi variée que celles de l'Algérie. Mais le manque de moyens de communication, la faiblesse relative de la population européenne, sont des obstacles à l'exploitation régulière. Toutefois les sources sulfureuses de *Hammam-Lif* ont été aménagées à l'européenne et sont déjà assurées

de la clientèle des riches tunisiens qui hésitent de plus en plus à faire le voyage d'Europe pour trouver sous un moins beau ciel ce qu'ils ont chez eux.

Les *carrières* renferment deux matières précieuses pour l'industrie. Les *argiles* sont non seulement propres à la fabrication des tuiles et des briques, mais au travail artistique des poteries; le principal centre d'extraction est Nebel. Les carrières de marbre, si célèbres dans l'antiquité romaine pour leur pierre « numidique », ont été récemment remises en exploitation par une compagnie franco-belge: ses marbres rouges et jaunes ont reçu un accueil favorable sur le marché européen.

Industrie proprement dite. — Il n'y a pas à vrai dire d'industrie tunisienne. Des objets d'usage courant, lainages de Djerbah, soieries de Tunis, broderies, maroquineries, ont conservé leur réputation traditionnelle grâce à l'habileté de la main-d'œuvre indigène. C'est trop peu pour alimenter un commerce autre que celui de la vente aux touristes étrangers de curiosités locales ou de la fourniture à bon marché d'étoffes ordinaires; mais c'est assez pour montrer qu'il y a dans la population tunisienne une remarquable aptitude industrielle qu'on fera bien de développer. Ainsi l'introduction en grand du mûrier et de l'élève du ver à soie dans la Régence serait une œuvre capable de tenter les colons les plus entreprenants. Mieux encore que l'Algérie, la Tunisie pourrait nous donner le complément de soies brutes ou à demi ouvrées nécessaire à nos industries du groupe lyonnais.

Le commerce; *voies de communication*. — Comme en Algérie, le commerce en Tunisie dérive presque exclusivement de l'agriculture. Mais outre la disposition moins symétrique de ses zones de production, la Tunisie a

l'avantage de posséder deux séries de débouchés maritimes, d'avoir une façade sur la Méditerranée occidentale, l'autre sur la Méditerranée orientale. Aucun point de la région vraiment fertile et exploitable n'est à plus de 200 kilomètres de la mer. On ne peut donc songer à établir en Tunisie un réseau de communications sur le même plan qu'en Algérie : la préoccupation principale est celle de mettre en rapport les contrées les plus productives avec les ports les plus voisins. Enfin il a fallu relier intimement le réseau algérien au réseau tunisien pour permettre la rapide concentration en un point quelconque du littoral des forces disponibles sur la longue bande de 1,500 kilomètres de l'Afrique franco-tunisienne.

La création des routes a été tout d'abord l'œuvre de l'armée aidée par des travailleurs indigènes. Mais la construction du *réseau de voies ferrées* n'a pas été, dès les premiers temps de l'occupation, menée avec vigueur. En 1884, on ne comptait encore que 212 kilomètres en exploitation, 270 en y comprenant la ligne à voie étroite de Sousse à Kairouan et les petits embranchements industriels construits par les propriétaires de carrières et de mines. Du moins de *Tunis* on pouvait gagner *Ghardimaou* et la frontière algérienne par un trajet de 195 kilomètres, utilisant le tracé de la vallée de la Medjerdah.

Cette grande artère continuant la ligne longitudinale de l'Algérie a déjà fait une concurrence sérieuse à la ligne transversale qui mène de Duvivier à Bône. Quand le port de Tunis sera creusé les marchandises de l'Algérie orientale à destination de l'Italie méridionale et du Levant prendront de plus en plus ce chemin.

Deux petites lignes, l'une de *Tunis à Hammam-lif* (17 kil.) et l'autre de *Tunis à la Goulette*, au Bardo et à la Marsa (16 kil.), s'ajoutent à la voie principale.

Les études en cours portent sur une longueur de plus

de 500 kilomètres. On veut tout d'abord unir *Tunis à Bizerte* dont la valeur sera très considérable, quand les passes qui font communiquer le lac avec la mer auront été approfondies : cette ligne mesurera 99 kilomètres.

La ligne de *Tunis à Sousse* (135 kilomètres) desservira une région prodigieusement riche où se trouve le grand domaine de l'Enfida, et en partagera le trafic entre ces deux ports.

La ligne de *Gabès à Tébessa* (288 kil.) mettra l'Algérie en rapports avec la zone des oasis tunisiennes et lui donnera un débouché vers l'Égypte et le Levant.

Le commerce. — Le commerce intérieur de la Tunisie est encore assez peu développé. Il ne peut y avoir dans la Régence comme en Algérie un trafic régulièrement établi entre les trois zones du Tell, des plateaux, et du Sahara, puisque ces zones sont beaucoup moins nettement tranchées en Tunisie et que les productions qui semblent caractéristiques de chacune d'elles sont souvent juxtaposées dans le même district. Les objets manufacturés de l'industrie locale donnent lieu à quelques échanges de ville à ville ou de ville à tribu : mais ces transactions ne portent pas sur des valeurs considérables.

La position de la Tunisie la prédestinait à un grand avenir commercial dont répond son passé. Cependant on aurait tort d'attacher trop d'importance au souvenir de Carthage et de se livrer à des comparaisons plus classiques que justes. Carthage, dont on a étudié et reconnu l'emplacement exact près de Tunis, dut sa grandeur en bonne partie à l'exploitation commerciale de l'Afrique, de l'Espagne et de la Gaule, bref à un vaste cabotage entre des pays alors peu civilisés. Enfin elle entretenait des relations avec le pays d'origine de ses colons, avec la Phénicie et la Syrie. Aujourd'hui les chances de dévelop-

pement de la Tunisie tiennent à deux causes générales. D'une part Tunis, au débouché d'un pays riche qui fournira un fret de plus en plus abondant au commerce maritime, deviendra l'escale naturelle des navires venant de l'extrême Orient, des Indes, de l'Indo-Chine, de l'Afrique orientale, de l'Australie par le canal de Suez, ou bien du Levant et qui auront à compléter leur chargement avant de gagner soit la France et l'Espagne, soit Gibraltar, l'Europe du nord-ouest et les pays riverains de la Baltique. De l'autre, l'héritière de Carthage a chance de centraliser le trafic des caravanes ou autres convois qui amèneront les produits de l'intérieur de l'Afrique. Tripoli est sans doute plus proche du cœur du continent mystérieux ; mais Tunis pourra y ajouter le contingent de provinces fertiles ; et les navires qui vont d'Alexandrie à Gibraltar pour rentrer dans les mers du Nord ne se détourneront point vers Tripoli qui n'offrira de longtemps que de médiocres cargaisons.

La Tunisie exporte des produits agricoles, surtout de l'huile d'olive, des céréales, des fruits et primeurs, de l'alfa. Elle est obligée d'importer des objets alimentaires, des céréales en petite quantité, des vins et spiritueux, des denrées coloniales, mais surtout des tissus, cotonnades et soieries. Ses huiles d'olive et ses primeurs prennent le chemin des marchés français et Italiens, de Marseille et de Palerme ; l'Angleterre charge l'alfa en grande partie. Les éponges sont exportées en France. A l'importation c'est la Grande-Bretagne qui fournit la plupart des cotonnades ; la France envoie ses vins, ses denrées coloniales et ses tissus de soie ; l'Italie des vins et des céréales.

Le commerce tunisien est en progrès constant et rapide ; en 1886 sa valeur s'est élevée à près de 50 millions de francs dont 30 à l'importation. Le blé et l'huile d'olive étaient les principaux articles exportés (18 millions 1/2

partagés également entre les deux produits : venaient ensuite l'orge, l'alfa et les éponges. La valeur d'importation la plus considérable était celle des cotonnades anglaises.

Le développement du commerce tunisien a surtout profité à la France dont l'œuvre civilisatrice, une fois par hasard ou plutôt par la sagesse du résident Cambon, n'a pas tourné au bénéfice des étrangers, comme il est arrivé en Cochinchine et en Océanie. Pendant les cinq dernières années les deux tiers des échanges ont eu lieu entre la France et la Tunisie.

La marine de la Tunisie se compose d'environ 300 navires de petites dimensions qui se livrent surtout à la pêche et au cabotage. Le cabotage même passe de plus en plus aux paquebots qui desservent les principaux ports. Ces ports, *Gabès*, *Sfax*, *Mahadia* (Mehdia), *Monastir*, *Sousse*, *Hammamet*, la *Goulette* et *Porto-Farina* sont justement les villes les plus importantes de la Tunisie avec *Tunis* et *Bizerte* qui bientôt seront aussi des villes maritimes dans toute la force du terme. Le mouvement maritime dépasse déjà 1,500,000 tonnes ; 3,700 navires ont fréquenté les ports tunisiens à l'entrée et à la sortie. Le port de la Goulette participe pour les deux tiers au moins à ce mouvement (1 million de tonnes en 1884) : sur 430 navires à vapeur qui ont fréquenté cette rade la même année 270 étaient français et 140 italiens. La part de notre pavillon s'accroît chaque année.

Les communications par paquebots entre la France et la Tunisie sont assurées par plusieurs compagnies :

1° La *Compagnie générale transatlantique* a établi une ligne directe (service postal) entre Marseille et Tunis : en outre les trajets de cabotage des lignes d'Algérie s'étendent aux ports tunisiens jusqu'à Gabès, et de là à Malte et Tripoli.

2° La Compagnie des *transports maritimes à vapeur* dessert Tunis une fois par semaine.

En outre, la « Compagnie nationale italienne de navigation » envoie ses navires de Palerme à Tunis.

La Compagnie anglaise *Cunard* touche Tunis dans son itinéraire entre Gibraltar et Smyrne.

Colonisation. — L'œuvre de la colonisation en Tunisie sera plus aisément menée à bonne fin qu'en Algérie. La population s'est vite résignée, puis réjouie de son association avec la France, qui lui assurait de jour en jour plus de richesse et de sécurité; elle était d'ailleurs plus souple et plus accessible à la vie européenne que celle de la colonie voisine. Ce fait s'explique par deux causes qui, au fond, n'en sont qu'une seule. La Tunisie est plus ouverte aux influences du dehors, puisque sa partie vraiment peuplée n'est en aucun point bien éloignée de la mer; et l'histoire de la régence démontre que pendant les deux derniers siècles les relations ont été en effet plus nombreuses et plus suivies entre les Européens et les indigènes. Le voisinage de l'Italie et de la Sicile y a contribué en amenant des rapports fréquents de commerce et d'immigration, mais encore et surtout l'intervention perpétuelle de la France en qualité de puissance protectrice des chrétiens en pays musulmans.

Sur une population de 2 millions d'âmes, les Européens sont au nombre d'environ 45,000, parmi lesquels 16,500 Français (ou Algériens), 12,000 Italiens et 11,000 Maltais. Depuis l'occupation, le nombre des colons français a triplé; et la progression continue à être fort satisfaisante.

Mais la vraie colonisation, celle qui amènera nos cultivateurs, nos vignerons vers les terres fertiles du Nord et les attachera au sol, comme ils s'y sont attachés en Algérie, n'en est encore qu'à ses débuts. Jusqu'ici les villes ont reçu le plus fort contingent de nos compatriotes; n'ou-

blions pas, d'ailleurs, que la zone littorale est la région la plus fertile et porte aussi les agglomérations les plus considérables d'indigènes. Les colons ne gagneront l'intérieur que quand cette zone sera cultivée et peuplée comme elle doit l'être.

Là sont les grandes villes : *Tunis* est la première avec ses 120,000 habitants, dont le nombre s'accroîtra rapidement dès que le port sera creusé; on y compte déjà plus de 15,000 Européens. *Sfax*, éprouvée par l'insurrection, se développe à nouveau (20,000 hab.); déjà se dressent les maisons européennes au milieu des basses habitations des indigènes. *Sousse*, l'ancienne Hadrumète (8,000), croît aussi depuis l'occupation française.

Mais le signe précurseur de la colonisation agricole est facile à percevoir. Dans la vallée de la Medjerdah et de ses affluents, qui vaudra bientôt plusieurs Métidjas et s'enrichira par les cultures de céréales et de vignobles, les grosses bourgades comme *Bedja*, *Testour*, *Tébourba* voient arriver les premiers groupes de colons agricoles. Elle pourra rivaliser avec le *Sahel* ou région côtière avant peu d'années.

L'avenir de la Tunisie est assuré, puisque dès à présent son budget, tout en consacrant de grosses sommes aux travaux publics, se solde chaque année avec des excédents considérables de recettes.

DEUXIÈME SECTION

COLONIES FRANÇAISES DE L'ATLANTIQUE.

Aperçu général. — La France, qui possède une grande étendue de côtes, des provinces peuplées d'hommes entreprenants, Normands, Bretons, Saintongeois, Gascons, sur le rebord oriental de l'Atlantique, trait d'union entre l'Ancien et le Nouveau-Monde, large vallée dont les deux versants se rapprochent plusieurs fois par des promontoires, la France aurait pu exercer l'omnipotence maritime ou du moins la prépondérance sur cette mer. Ni les aventuriers et flibustiers, avant-coureurs de la colonisation au seizième siècle, ni les colons en rangs serrés au dix-septième et au dix-huitième, n'ont manqué pour lui donner le premier rôle sur les deux rivages. Faute de tolérance, le Brésil n'est pas devenu la terre promise de nos Huguenots conduits par Coligny; faute de sagesse politique, l'Amérique du Nord ne voit plus flotter le drapeau français illustré là-bas par Cartier, Cavelier de la Salle, Montcalm, aimé encore par nos congénères du Canada, sujets de la reine d'Angleterre. Aux Antilles nous n'avons que des épaves de notre ancien domaine. Dans l'Amérique du Sud, le Brésil peut nous refuser une rectification légitime de frontières, qui sauverait notre Guyane, sans que beaucoup de Français s'intéressent à cette vétille. L'Afrique seule nous ouvre un horizon de nouvelles espérances; mais le Congo, conquête de la persuasion morale et de la douceur héroïque d'un Brazza, mais le Sénégal et le Soudan français, agrandis chaque jour, seront des colonies françaises sans colons de notre race. C'est un bel avenir; pourtant le passé lui fera toujours tort.

CHAPITRE PREMIER

L'AMÉRIQUE. — SAINT-PIERRE ET MIQUELON, LES ANTILLES, LA GUYANE.

I. **Terre-Neuve, Saint-Pierre et Miquelon.** — Le groupe des petites îles qu'on désigne sous le nom des deux principales couvre une superficie de 235 kilomètres carrés; la population est de 6,300 habitants (1,304 de population flottante), auxquels s'ajoutent environ 8,000 marins à l'époque de la pêche des morues.

Ces îlots, dont la capitale est Saint-Pierre (5,028 hab.), ont une grande importance commerciale; elle tient à l'existence des *bancs*. On appelle ainsi des bas-fonds de diverse nature qui s'étendent au large et ne sont recouverts que d'une couche de 30 à 45 mètres. Le *Banquereau*, le *Banc-à-Vert*, le *Banc de Saint-Pierre* et le *Grand-Banc* sont les parages où les morues, par suite de la rencontre des courants du golfe et du pôle, se massent en bandes compactes.

La colonie, par elle-même, est pauvre, et le sol de Miquelon, la moins ingrate des îles, ne se prête guère qu'à un médiocre développement des pâturages. La chasse donne un appoint de quelque valeur aux habitants qui vivent sous ce rude climat.

Toutes ces ressources sont peu de chose auprès de la pêche, qui donne le travail rémunérateur pendant la belle saison et fournit les provisions d'hiver. Habitants proprement dits ou pêcheurs, c'est la mer qui nourrit et fait prospérer tout le monde, La pêche dure de la mi-avril à la fin de septembre. On distingue la *petite pêche*, pratiquée par de légères embarcations dans le voisinage des

côtes, et la *grande pêche*, à laquelle se livrent les bâtiments de fort tonnage à la surface des bancs. En outre, la pêche des *boittes* ou poissons qui servent d'appât, capelans, encornets, harengs, occupe les marins des îles.

Le mouvement des échanges y a atteint, en 1885, le chiffre élevé de 29 millions de francs, de 25 seulement en 1886. Jusqu'à l'année 1885, la progression de ce commerce avait été constante et remarquable. Le chiffre n'était que de 7 millions et demi en 1854, de 11 en 1864, de 19 et demi en 1874. La France envoie à Saint-Pierre et Miquelon, par les navires qui partent pour la pêche, des tissus, des vêtements de laine, des boissons et divers engins de pêche. Des États-Unis d'Amérique viennent les provisions fraîches : farines, légumes, fruits. L'exportation, presque tout entière à destination de France, se compose, bien entendu, des produits de la pêche annuelle.

Environ 3,400 navires à l'entrée et autant à la sortie ont fréquenté ces parages l'année dernière; la jauge de ces navires est évaluée à 350,000 tonneaux (entrées et sorties comprises). Les équipages français prenant part à la navigation et à la pêche comptaient 8,500 hommes.

Outre ces possessions, dont le principal avantage est de former à la France d'excellents marins et de faire vivre une partie de notre population du littoral atlantique, nous avons conservé, en vertu du traité de 1814, le droit de pêche et d'approvisionnement sur les côtes de Terre-Neuve. Mais ce traité est obscur, malgré la convention additionnelle de 1857, et de fréquentes discussions, envenimées par la mauvaise volonté des Anglais de Saint-Jean, remettent en question nos droits. Fort heureusement, le plus clair résultat de la mauvaise volonté du Parlement de Saint-Jean a été de donner à nos pêcheurs la bonne habitude de s'approvisionner eux-mêmes de boittes ; c'est un grand bénéfice au lieu d'un dommage.

II. **Les Antilles; Guadeloupe et Martinique.** — Notre domination dans les Antilles a laissé des traces, là même où nous ne sommes plus les maîtres. Plus d'un million et demi d'habitants des Antilles, créoles ou mulâtres, parlent encore notre langue. Ce qui nous reste de ce riche archipel se divise en deux groupes : 1° Guadeloupe et dépendances; 2° Martinique.

Guadeloupe et dépendances. — La Guadeloupe, découverte par Colomb dans son voyage de 1493, est une île volcanique, ou plutôt se compose de deux îles : la *Guadeloupe* proprement dite et la *Grande-Terre.* La première est couverte de cônes volcaniques, dont l'un, la *Soufrière* ou Piton de la Soufrière, la domine de 1,484 mètres; quant à la Grande-Terre, elle est basse et plate.

Leur climat est en général chaud et humide, d'un caractère tropical tempéré par les brises de mer et par l'altitude.

La Guadeloupe a toutes les magnificences de la végétation tropicale : le *baobab* gigantesque, le *bois de fer* si recherché pour les constructions, le *mancenillier*, le *manguier* aux fruits savoureux, enfin quelques arbres importants d'Europe, comme l'*abricotier* et certaines variétés de vigne. Citons parmi les plantes qui contribuent le plus à l'alimentation l'*igname*, le *manioc*, la *patate.*

Mais la vraie richesse de cette île essentiellement agricole, où plus de 50,000 personnes vivent du travail des champs, est la *canne à sucre,* qui occupe une superficie de plus de 25,000 hectares et produit, en moyenne, 50 millions de kilogrammes de sucre. Il est vrai que le développement de la fabrication du sucre de betterave en Europe a beaucoup nui à cette industrie agricole de notre colonie. Les *caféiers*, les *cacaoyers* et les *vanilliers* fournissent ensuite le produit le plus important. Enfin les cultures du *coton* et du *tabac* sont développées pour atténuer les effets de la crise

des sucres ; celle du tabac surtout a donné de bons résultats.

La Guadeloupe élève un assez grand nombre de bestiaux, qui représentaient en 1884 une valeur de 8 millions et demi. Possédant d'excellents pâturages, elle a une ressource assurée contre les brusques vicissitudes de la prospérité des cultures industrielles.

Son industrie est d'un caractère purement agricole ; les usines de fabrication du sucre, du tafia, de préparation du café, du rocou et de la vanille sont les plus nombreux établissements.

La population des deux îles est d'environ 155,000 habitants. La ville la plus importante est la *Pointe-à-Pitre*, port très sûr (15,000 hab.). La capitale, *Basse-Terre* (17,000 hab.), plus peuplée, est beaucoup moins active.

Marie-Galante est la plus considérable des dépendances avec ses 15,000 habitants. La *Désirade* n'a qu'un millier d'âmes (1,548 hab.). Les *Saintes*, groupe d'îlots rocheux, portent les défenses les plus formidables des Antilles françaises (1,750 hab.).

La Suède a rétrocédé en 1878 l'île *Saint-Barthélemy* (2,600 hab.), ancienne colonie française, habitée par 2,500 descendants de colons normands ; elle a un bon port, le *Carénage*. Enfin nous possédons la partie septentrionale de *Saint-Martin*, dont l'autre moitié est occupée par les Hollandais (3,845 hab.).

Le groupe de la Guadeloupe renferme une population de 180,000 personnes. Le commerce y atteint une valeur moyenne de 50 millions de francs ; la Guadeloupe exporte surtout du sucre et importe de France des denrées alimentaires, des vins, des tissus. L'importation a atteint en 1884 une valeur de 25,400,000 francs, dont 11,350,000 pour le commerce avec la France. L'exportation a porté, la même année, sur des produits évalués à 29,500,000 fr. ; la France a reçu des sucres, cafés, tafias, etc..., de la

Guadeloupe pour près de 16 millions et demi. Après la France, ce sont les États-Unis qui entretiennent avec la Guadeloupe les relations les plus actives.

Le mouvement de la navigation est représenté (1884) à l'entrée par 476 navires, dont 198 sous pavillon français ; à la sortie par 456, dont 182 français.

La *Compagnie générale transatlantique* envoie tous les quinze jours ses paquebots de Saint-Nazaire à la Pointe-à-Pitre ; la Basse-Terre n'est qu'une escale. En outre, le *Royal Mail* d'Angleterre dessert la Guadeloupe ; et les relations avec les îles voisines et les États-Unis sont assurées par de nombreux navires anglais et américains.

La Martinique. — La Martinique a une superficie de 1,000 kilomètres carrés environ. Montagneuse et volcanique comme la Guadeloupe, elle subit souvent aussi comme elle de redoutables secousses de tremblements de terre. Ses cultures sont analogues ; la canne à sucre est la principale, puis le caféier et le cotonnier. Même climat tropical, pluies abondantes, température élevée, sauf dans la région des montagnes. Sur une superficie de 45,000 hectares environ consacrée aux cultures, celle de la canne à sucre en occupe 25,000. Une population de 70,000 personnes vit du travail des champs ; 30,000 sur ce nombre donnent leurs soins aux cannes. Les *cacaoyers*, les *vanilliers*, les *cotonniers* prospèrent aussi à la Martinique. La culture du tabac y est en progrès.

Les *établissements industriels* sont, comme à la Guadeloupe, des usines à sucre (17) et des *distilleries* qui produisent le tafia.

Le commerce y était plus considérable que dans le groupe de la Guadeloupe (70 millions, dont la moitié environ avec la France), avant l'apparition de la maladie qui a ravagé et détruit presque complètement les plantations de café de l'île. Aujourd'hui sa valeur oscille entre

45 et 50 millions de francs. En 1885, l'exportation a atteint le chiffre de 21 millions et demi (15,200,000 avec la France) et l'importation 22 millions (dont 9 pour les provenances de France).

La navigation est représentée par 912 navires jaugeant 286,000 tonneaux à l'entrée, et à la sortie par 914 navires jaugeant 285,000 tonneaux.

La capitale, *Fort-de-France* (15,000 hab.), est un excellent port. La ville la plus populeuse est *Saint-Pierre* (23,000 hab.).

La population totale est de 169,000 habitants, parmi lesquels 12,000 blancs seulement; mais toute la population, sans distinction de races, est profondément française de cœur.

L'île de la Martinique est mise en relations avec la métropole par les paquebots de la Compagnie transatlantique partant de Saint-Nazaire. En outre, le *Royal-Mail* et les services de cabotage anglais et américains y ont la même organisation qu'à la Guadeloupe.

III. **La Guyane française.** — La Guyane française, un peu plus vaste que la Tunisie (120,000 kil. carr.), avait reçu des premiers colons qui la fréquentèrent le nom de France équinoxiale. Mais il faut dire que ce mot désignait un pays beaucoup plus étendu au nord et au sud que notre Guyane actuelle, pauvre colonie pénitentiaire.

Une première zone de terres basses borde le littoral; puis le sol s'élève jusqu'à des plateaux qui sont surmontés dans leur partie occidentale de chaînes importantes portant le nom de *Tumuc-Humac*.

Le climat chaud et humide de la Guyane ne mérite pas, si l'on en croit de récents rapports, le renom d'extrême insalubrité que lui avaient valu plusieurs épidémies. Cependant les blancs n'y peuvent travailler sans prendre les plus grandes précautions hygiéniques. Les pluies de

l'*hivernage*, qui durent près de deux cents jours, sont évaluées à une moyenne de 4 mètres.

De puissantes rivières, comme le Maroni, arrosent la Guyane et pourront servir un jour à développer le commerce avec l'intérieur. Le docteur Crevaux pensait qu'il serait aisé de rejoindre un jour le réseau des fleuves guyanais à l'Amazone par quelques travaux de canalisation.

La Guyane est riche en métaux, *or*, *argent*, *cuivre*, *plomb*, *fer* et *houille*. Les productions végétales sont le *palmier*, le *cocotier*, les *bois de fer* et d'*ébène*, le *quinquina*, le *bananier*, bref la flore exubérante des régions tropicales. On commence à y cultiver le *caféier* et la *canne à sucre*. C'est par l'agriculture et non par l'exploitation des mines d'or que notre colonie de la Guyane pourra se développer. Mais deux conditions sont nécessaires au développement : la construction de routes que l'on obtiendrait aisément en employant énergiquement la main-d'œuvre pénitentiaire, puis la tenue sous une sévère discipline des déportés dont le voisinage éloigne beaucoup de colons.

La population n'est que de 27,000 habitants. La capitale, *Cayenne*, en compte 8,000; sur ce nombre il n'y a que 2,000 Français métropolitains et 3,000 des autres colonies.

Le *commerce* consiste surtout en exportation d'or, pour une valeur variant de 4 à 5 millions, et en *bois*. L'exploitation de l'or n'y est pas encore régulièrement organisée. La valeur totale du commerce oscille entre 8 et 10 millions de francs.

Entre la Guyane française et le Brésil s'étend un territoire de 150,000 kilomètres carrés dont les deux États se disputent la possession. Aucune négociation n'a encore avancé la solution de ce différend.

Une fois par mois un navire de la Compagnie générale transatlantique, parti de Saint-Nazaire, touche à Cayenne.

CHAPITRE II

AFRIQUE OCCIDENTALE. — SÉNÉGAL ET NIGER, RIVIÈRES, GUINÉE, GABON, CONGO.

Aperçu général. — Sur la côte occidentale d'Afrique, nos possessions sont étendues et se développent chaque année. Deux d'entre elles, le *Sénégal* et le *Congo* ou *Ouest Africain*, nous donneront accès, si nous avons quelque persévérance, vers les contrées du Soudan et de l'Afrique centrale, que toutes les grandes nations maritimes de l'Europe visent à exploiter. Ces établissements ont d'autant plus d'importance pour nous que notre œuvre de colonisation dans l'Afrique septentrionale est en bonne voie. Nous tenons les meilleurs postes et avons pris l'avance, grâce à beaucoup d'efforts, de dépenses et de luttes; il ne faut point nous laisser distancer.

I. Le Sénégal et ses dépendances. — Notre colonie du Sénégal comprend une superficie de 250,000 kilomètres carrés; sur cette étendue sont nos *postes* échelonnés depuis la côte jusqu'au Niger, puis des *royaumes nègres* annexés ou soumis à notre protectorat; enfin au sud des comptoirs dans la région appelée *les Rivières*.

Le relief de cette vaste contrée que nous commençons à connaître, grâce aux missions et aux expéditions qui

partent chaque année de Saint-Louis, est formé par le massif du *Fouta-Djaloun*, d'où descendent le Sénégal, la Gambie, le Rio-Grande, le Rio-Nunez et le Rio-Pongo.

Le Sénégal franchit par des rapides les étages du plateau africain. Nourri par les pluies abondantes du tropique, ce grand fleuve de 2,000 kilomètres naît dans les monts très élevés sous le nom de *Bafing*. Après 600 kilomètres d'un cours rapide, il se double par l'accession du *Bakhoy*. Puis de Bafoulabé à Médine il bondit de cataracte en cataracte; quelques-unes ont plus de 20 mètres de hauteur. De Médine à la mer il est navigable pour de grands navires à la saison des crues, c'est-à-dire de mai à octobre. Malheureusement une barre obstrue son embouchure.

La *Gambie* et les autres cours d'eau qui débouchent dans l'Atlantique au sud du Sénégal ont le même régime; très abondants pendant la saison des pluies qui amènent des crues énormes de 10 à 15 mètres, ils sont d'un accès moins aisé pendant la saison sèche, encombrés de bancs de sables et de rapides.

Notre côte de Sénégambie n'offre pas, en dehors des estuaires fluviaux, de nombreux abris. Au nord les baies d'*Arguin* et de *Portendik*, vieilles posse ssions françaises du littoral saharien, ne peuvent donner asile qu'à de médiocres navires; le meilleur port est *Dakar*, qu'une voie ferrée relie à Saint-Louis.

La colonie du Sénégal et du Soudan français donne les principaux produits végétaux de la zone tropicale, *arachides*, *graines de sésame*, *gommes* de plusieurs sortes, *bois* de teinture et d'ébénisterie, *caoutchouc*. On doit citer à part les produits de la région du haut-fleuve, qui sont assez caractéristiques; les plus récentes explorations ont démontré que le *maïs*, le *riz*, le *sorgho* et le *mil* y donneraient d'abondantes récoltes.

Les métaux ne manquent pas ; mais on n'est pas encore exactement renseigné sur la valeur des mines découvertes à l'intérieur. Le fer, le cuivre, l'or, l'argent ont été reconnus à plusieurs reprises.

De même la richesse en bestiaux des provinces éloignées de l'Océan n'est pas encore connue avec toute la précision désirable.

Le commerce se développe rapidement avec l'intérieur, depuis l'occupation de *Bamakou* sur le Niger. Il atteint une valeur de 40 millions dont 25 avec la France. Mais on est en droit d'attendre des résultats beaucoup plus favorables encore quand la belle reconnaissance du lieutenant de vaisseau Caron jusqu'au port voisin de Tombouctou aura porté ses fruits. Peu à peu les peuplades de l'intérieur s'habitueront à nouer des relations avec nos postes. Déjà deux canonnières à vapeur sillonnent les eaux du grand fleuve : bientôt les barques et navires de commerce suivront l'exemple.

Mais les voies de communication manquent encore. La voie ferrée de Saint-Louis à Dakar permet aux navires d'éviter la barre du Sénégal : de plus, après de longues hésitations, on s'est décidé à construire un chemin de fer entre Médine et Bafoulabé, dans la région des rapides infranchissables du fleuve. C'est la première partie d'une grande ligne qui devait rejoindre les postes du haut-fleuve et du Niger à la côte, attirer à nous le commerce du Soudan : mais les explorations méthodiques qui viennent d'être poursuivies par nos officiers semblent indiquer qu'il serait plus avantageux de mettre les régions du Niger en relations avec nos factoreries des rivières du sud, beaucoup moins éloignées que Saint-Louis. Cette voie de commerce aurait en outre l'avantage de drainer les régions du Fouta-Djallon dont les produits ne manquent pas de valeur. Les Anglais ont compris l'intérêt d'une tentative de ce genre

et s'ingénient par tous les moyens à déterminer un courant commercial entre le Niger et les Scarcies, rivières dont les sources sont voisines de celle du grand fleuve.

On ne peut pas évaluer exactement la population de notre colonie du Sénégal : les chiffres proposés varient de 200,000 à 300,000.

Peu d'Européens y résident ; les Maures (*Trarzas*) habitent la rive droite du Sénégal moyen et inférieur. La rive gauche est peuplée de noirs, *Yoloffs*, *Malinkés*, et *Peuls ;* ces derniers se rapprochent des Cafres.

La capitale est *Saint-Louis* (18,000 hab.) sur le Sénégal inférieur, où réside le gouverneur. *Dakar*, port d'escale des paquebots français à destination de l'Amérique du Sud ; il est de plus en plus fréquenté.

Les *comptoirs* français de la *Casamance*, du *Rio-Grande*, du *Rio-Nunez* et du *Rio-Pongo* dépendent du Sénégal, ainsi que Gorée. Deux conventions ont précisé les limites de nos établissements de la région des *Rivières*. Par l'une, signée à la fin de 1885, l'Allemagne, qui avait essayé de se tailler un domaine entre le Rio-Nunez et la Mellacorée, a renoncé à ce projet. En 1886, un traité signé avec le Portugal nous a cédé le Rio-Cassini en échange d'enclaves importantes aux bouches du Rio-Nunez.

II. **Guinée et Gabon**. — Plus près encore de l'Equateur, sous un climat où les Européens ne peuvent vivre qu'en prenant mille précautions et en séjournant peu de mois, nous possédons des comptoirs, qui sont le centre d'un commerce actif pour nos ports de Marseille, Bordeaux et la Rochelle.

Ce sont *Grand-Bassam* et *Assinie* sur la *Côte d'Ivoire*. On y achète aux indigènes de l'huile de palme et de la *poudre d'or*. *Assinie* a beaucoup d'importance comme marché d'or.

Sur la *côte des Esclaves*, *Porto-Novo*, *Kotonou*, et *Grand-Popo* offrent les mêmes ressources. *Porto-Seguro* et *Petit-Popo* ont été cédés à l'Allemagne.

L'estuaire malsain du *Gabon* n'avait que peu d'importance pour notre trafic jusqu'au jour où la France est devenue souveraine d'un État plus grand qu'elle-même sur la rive droite du Congo.

III. **Le Congo français ou Ouest africain.** — On ne saurait encore déterminer exactement l'étendue de notre colonie de l'Ouest africain. L'histoire de sa fondation récente est simple et grandiose. L'intrépide explorateur *Savorgnan de Brazza*, officier de la marine française, est envoyé en mission (1875-1883) dans la région du Congo sur laquelle les voyages audacieux de l'Américain *Stanley* avaient attiré l'attention. Il cherche et trouve par les vallées de l'Ogooué et de l'Alima une route vers le Congo moyen, large artère de navigation vers l'Afrique centrale ; il voulait suppléer à la navigation du Congo inférieur encombré de rapides. Ce voyageur dont le grand caractère frappe d'admiration les rois indigènes, qui marche sans escorte armée, avec deux ou trois compagnons, dans un pays où le souvenir de Stanley et de sa terrible escorte venait d'inspirer la haine des Européens, explique à un prince ce qu'est la France ; le prince *Makoko* se met sous la protection de ce pays lointain dont il aime le représentant. Le traité est ratifié en France ; l'explorateur repart avec quelques compagnons de plus, aidé de faibles ressources, construit des postes, *Franceville*, *Brazzaville* que ses lieutenants nomment ainsi malgré sa modestie, recrute des pirogues et des pagayeurs, distribue des présents aux indigènes, calme les défiances, accroît l'autorité de sa patrie et lui assure, sans se servir d'une arme, une conquête d'au moins 500,000 kilomètres carrés. Mais *Stanley*

fonde de son côté une association internationale qui bientôt discute et refuse de reconnaître nos droits ; un accord intervient enfin après des négociations dans lesquelles nos délégués montrèrent une longanimité mal récompensée aujourd'hui par de nouvelles contestations. L'*Association internationale* est présidée par le roi des Belges ; en cas de dissolution, elle doit vendre ses territoires à la France.

Ce pays, plat sur les côtes, s'élève progressivement à l'intérieur jusqu'à une altitude de 800 à 1,000 mètres. L'*Ogooué*, navigable sur une étendue de 400 kilomètres, moins qu'on n'avait espéré, de son embouchure aux premiers rapides, est ensuite accessible aux pirogues. Par l'*Alima*, dont le cours supérieur est voisin de l'Ogooué, des embarcations légères peuvent gagner le *Congo* moyen, grande artère navigable de l'Afrique équatoriale.

On espère que le *Congo français* donnera lieu à un commerce actif d'*ivoire*, de *caoutchouc*, de *bois* de construction et d'ébénisterie. Mais aujourd'hui M. de Brazza lui-même recommande aux négociants français d'attendre que les courants commerciaux se soient plus nettement dessinés. Et cette prudence est fort nécessaire. En effet la région du Congo n'est par elle-même ni très riche, ni très peuplée : elle fournit bien des produits que notre colonie du Sénégal, plus proche de la métropole, donne en plus grande abondance. La colonie du Congo peut servir d'appoint et contribuer à alimenter le trafic de navires qui se livreraient à la navigation de cabotage de l'Afrique occidentale, desservant le Congo, le Gabon, la Guinée, le Sénégal ; mais elle ne peut suffire à faire naître directement, entre ses ports et ceux de la métropole, des relations actives et originales. Aussi est-il nécessaire de rattacher le plus tôt possible les ports du Congo, par un service annexe, à quelque grande artère de navigation française. Là est la vraie chance de mise en valeur.

Il faut d'autant plus se hâter que l'*Association internationale* et l'Angleterre cherchent les moyens d'attirer le trafic du Congo soit vers la région des lacs de l'Afrique équatoriale, soit vers le Soudan égyptien et le Nil, le détournant ainsi des ports français de l'Afrique occidentale.

Ainsi attiré, ce trafic ne deviendrait plus qu'un affluent des courants commerciaux de l'Afrique orientale, riche et bien peuplée, le peu qui resterait à l'abri de cette sollicitation naturelle ne suffirait plus même à donner à notre colonie l'apparence de relations économiques. Il faudrait y renoncer.

M. Dutreil de Rhins, membre de la mission de l'Ouest africain, a déclaré que « dans l'état actuel et pour long-« temps, le seul commerce qu'on puisse faire avec l'inté-« rieur des contrées est celui des produits riches, caout-« chouc, ivoire et essences forestières ».

Mais si la colonie du Congo n'est point très riche, elle a été acquise à meilleur compte que toute autre. M. de Brazza qui l'a explorée et révélée à ses compatriotes en a été le premier gouverneur ; on ne pouvait mieux choisir.

Résumé. — Nos colonies de l'Atlantique, restreintes et petites sur le rebord américain de l'Océan, peuvent prendre un grand essor en Afrique. Il ne faut pas oublier qu'elles traversent une première période toujours difficile où tout est à créer, voies de communications, défenses ; où les tâtonnements administratifs sont inévitables. Mais leur heureuse situation promet beaucoup. Notre établissement du Sénégal, si médiocre et pauvre jadis, s'est avancé en quelques années jusqu'au cœur du Soudan : une canonnière française a navigué sur le Niger. Et pensons que ce progrès du Sénégal vers le nord et vers l'est coïncide avec un développement des relations de notre Algérie vers le sud. Déjà on connaît mieux le Sahara, que

l'on croyait autrefois plus dépourvu d'oasis et de végétation. Plusieurs hardis pionniers, martyrs de la foi en la destinée coloniale de leur pays, ont succombé ; la science nous fera savoir précisément un jour ou l'autre si ce projet d'une voie transsaharienne, reliant la France algérienne à la France sénégalienne, est un rêve.

Qui sait encore s'il ne s'établira pas un commerce actif, grâce aux progrès de la civilisation, entre la côte de Mozambique, Zanzibar, et l'Afrique occidentale, empruntant sur une longue étendue la voie du Congo ? Et dans ce cas ne serions-nous pas particulièrement favorisés entre les peuples de l'Europe, nous les maîtres des routes du Congo inférieur et de l'Ogooué à l'ouest, possesseurs de Bourbon et protecteurs de Madagascar à l'est ? Nos établissements de l'Atlantique africain sont donc à la fois solidaires de notre Afrique méditerranéenne et de nos colonies de l'Océan Indien.

Mais il faut se hâter. L'Association internationale a été instituée dans l'intérêt de deux grands peuples, l'Allemagne et l'Angleterre, qui ne sont point précisément intéressés à notre prospérité commerciale. Si le roi d'une nation amie, de notre voisine la Belgique, prête à cette œuvre son nom et son autorité morale, c'est *Stanley* qui en reste l'agent suprême en Afrique, et c'est le *prince de Bismarck* qui lui a donné l'existence diplomatique. En ce moment même l'intrépide Stanley s'est lancé de nouveau au cœur de l'Afrique à la recherche d'une solution dont on fait mystère ; et, certes, son exploration, entreprise à la tête d'une véritable armée qui doit délivrer Emin-Bey, n'a point pour but de favoriser le commerce français.

TROISIÈME SECTION

COLONIES DE L'OCÉAN INDIEN.

Aperçu général. — L'océan Indien faillit aussi être pour nous le théâtre du développement d'un immense empire colonial. Nous fûmes de bonne heure les maîtres des archipels du sud-ouest, de Bourbon, de Maurice, de Madagascar, des Seychelles : *la Bourdonnais* s'illustra dans ces parages et ravitailla souvent ses navires dans les ports de la grande île malgache. *Dupleix* nous donna l'Inde. Les guerres de la fin du dix-huitième siècle, de la Révolution et de l'Empire nous ont fait perdre nos deux plus précieuses colonies, l'Inde et Maurice ou Ile de France. Aujourd'hui il nous reste trois groupes de possessions : 1° des comptoirs sur la mer Rouge ; 2° La Réunion et les pays protégés ou soumis de Madagascar et des Comores ; 3° les comptoirs indiens.

CHAPITRE PREMIER

MER ROUGE ET COLONIES DE L'AFRIQUE ORIENTALE.

I. **Mer Rouge et golfe d'Aden.** — Nous occupons sur la côte africaine de la mer Rouge *Obock* et la baie de *Tadjourah*, en vertu de traités récents. Ce comptoir n'a pas grande importance par lui-même ; la végétation y est pauvre, la population très clairsemée. Mais c'est une position excellente sur la route maritime de l'Indo-Chine : ce sera notre *dépôt de charbon* en face d'Aden où notre marine n'a pu se ravitailler pendant la guerre de 1870-71. Enfin on pourra organiser entre Obock et le Choa, riches provinces de l'Abyssinie, un commerce de caravanes. De vieilles relations d'amitiés unissent la France aux princes chrétiens de l'Éthiopie : il faut espérer que nous ne nous laisserons pas devancer par d'autres plus avisés ou moins scrupuleux. Au reste, on aurait tort de croire que ce trafic puisse prendre jamais une importance capitale. Lorsque l'Abyssinie se sera ouverte à la civilisation européenne et donnera tous les produits qu'on est en droit d'attendre de ses terres fertiles, les débouchés commerciaux ne seront point les ports de la mer Rouge dont la sépare l'âpre et haute bordure du plateau éthiopien. Tout au plus peut-on espérer que Massaouah et Adulis, l'une italienne, l'autre française, attireront à cause de leur

voisinage relatif quelques convois de marchandises africaines et importeront des produits manufacturés d'Europe. Mais le vrai chemin naturel, le couloir où s'engageront les envois commerciaux des vallées éthiopiennes et des fertiles terrasses qui les dominent, c'est le Nil. Alexandrie drainera sans doute un jour cette vaste région en même temps que la Nubie et le Soudan égyptien. En tout cas Obock ne semble destinée qu'à entretenir des rapports avec une portion restreinte de l'Abyssinie. Au moins les moyens pacifiques employés par nous à Obock et Tadjourah, et qui contrastent avec la méthode de nos concurrents en ces parages, nous vaudront, pour un temps, un meilleur accueil soit au Choa, soit dans l'Éthiopie du nord. A coup sûr une voie ferrée pourrait changer ces conditions et nous donner la première place sur ce marché africain. Mais serait-il prudent de consacrer tant d'efforts à notre colonie d'Obock avant que l'Abyssinie ait marqué son désir de multiplier les relations avec les Européens ? Non, à coup sûr. Quand cette contrée sera mieux exploitée par ses habitants, il sera temps de penser à prendre notre part du trafic : mais ce temps n'est pas venu.

Sur la côte africaine de la mer Rouge la *baie d'Adulis* est à nous de droit ; mais nous ne l'occupons pas encore.

Sur la côte d'Arabie notre poste de *Cheik-Saïd*, où pourrait se dresser une citadelle en face des canons anglais de Périm, est également négligé.

Il est vrai que tous ces postes perdront leur valeur tant que l'Egypte et le canal de Suez ne seront pas redevenus libres en fait comme en droit.

Au cas où, en temps de guerre, ce passage vers nos colonies d'Indo-Chine nous serait fermé, il faudrait, pour les rejoindre, tourner l'Afrique par le Sénégal, le Congo, et le cap de Bonne-Espérance. C'est alors que nos établissements de Madagascar nous rendraient d'immenses services.

II. **Le groupe de Madagascar.** — *La Réunion ou Bourbon.* — 1° L'île de Bourbon ou de la Réunion, occupée dès 1642 par les Français qui fréquentaient ces parages pour coloniser Madagascar, fait partie du groupe des Mascareignes. C'est une île volcanique d'une superficie de 2,500 kilomètres carrés. Son climat est tropical, mais tempéré par les brises de mer et par l'altitude. Sur son sol fertile la culture de la canne à sucre réussit merveilleusement.

Cependant, comme les Antilles, la Réunion a souffert de la concurrence toujours croissante des sucres de betterave de l'Europe. En outre, la défense récemment édictée par la Grande-Bretagne de recruter des travailleurs agricoles dans ses colonies de l'Inde a privé les colons d'un contingent précieux d'excellente main-d'œuvre. Il faudra songer à se pourvoir en Afrique.

La population y est dense ; plus de 170,000 habitants vivent à l'étroit sur cet îlot et colonisent les pays voisins, en particulier la grande île de Madagascar que les Français de Bourbon et les anciens Français de Maurice gagneront pacifiquement à notre patrie.

Cette population comprend 120,000 Français, 30,000 Indous, 9,000 Cafres, 6,000 Malgaches, plus de 2,500 hommes de troupes d'infanterie et d'artillerie de marine.

La capitale est *Saint-Denis* (40,000 hab.). *Saint-Pierre* et *Saint-Paul* sont ensuite les villes les plus importantes (30,000 et 25,000 hab.).

La Réunion fait avec la France un commerce actif (30 millions sur 50 de commerce total).

Toutefois ce commerce a été éprouvé par la « crise sucrière ». En 1888, les exportations n'ont atteint que 16,200,000 francs, les importations 21,100,000. Les exportations consistent en sucres, cafés et vanilles, les importations en produits manufacturés, tissus de France, et en vins, liqueurs, denrées alimentaires diverses. Le mou-

vement des ports, entrées et sorties comprises, est voisin de 300,000 tonnes, dont la majeure partie sous pavillon Français. Ainsi sur 233 navires qui ont fréquenté ses ports en 1884, on en comptait 192 aux couleurs nationales.

Ces ports ont été grandement améliorés. Saint-Pierre a fait creuser ses bassins; et le *port de la pointe des Galets* qui vient de faire retour à l'État, la Compagnie concessionnaire n'ayant pu l'exploiter, reçoit des navires du plus fort tirant d'eau.

La Réunion possède une voie ferrée de 120 kilomètres entre les stations de Saint-Pierre et de Saint-Benoît. L'État en a acquis la propriété en même temps que celle du port de la Pointe des Galets. On compte que la facilité des transports atténuera la crise agricole que les colons de la Réunion traversent depuis quelques années.

Les paquebots des *Messageries maritimes* qui se rendent en Australie touchent à la Réunion, d'où se détache une ligne annexe pour Madagascar, les Comores, et la côte d'Afrique. Le voyage entre Marseille et la Réunion dure 18 jours environ.

A partir de juillet 1888, l'escale de la grande ligne des Messageries sera reportée plus à l'est, à Mahé des Seychelles ; cette mesure a été prise pour permettre à nos navires d'atteindre l'Australie aussi directement et aussi vite que ceux des compagnies concurrentes anglaises, autrichiennes et allemandes. Mais la Réunion sera desservie par la ligne annexe qui partira de Mahé et touchera la Réunion, Maurice, Madagascar et l'Afrique orientale (Zanzibar).

2° *Madagascar et archipels voisins.* — La grande île de Madagascar que des différences profondes de géologie, de flore et de faune séparent de l'Afrique, est supérieure à la France en superficie (590.000 kilomètres carrés).

Son *relief* est formé par des chaînes montagneuses orientées du nord au sud et entre lesquelles sont intercalés au centre des plateaux. La plus élevée de ces chaînes, la seconde à partir de la côte orientale, renferme des sommets de 2,500 mètres ; le point culminant, le Tsiafaïavona, atteint même 2,700 mètres. Au nord-ouest se développe la grande plaine Sakalave ; c'est donc de ce côté que coulent les fleuves les plus longs ; le principal réseau fluvial est formé par la Betsibouka et l'Ikioupa qui descendent du plateau Hova.

Les *côtes* sont basses à l'est où les torrents les encombrent d'alluvions, où des lagunes sont emprisonnées derrière des cordons littoraux. Mais la péninsule septentrionale est merveilleusement articulée ; là est la grande baie de *Diégo-Suarez* qui pourra devenir entre nos mains un arsenal formidable et un beau port de commerce.

Le *climat* de Madagascar est déterminé par l'alternance des *moussons*. Le vent pluvieux du nord-est souffle de novembre à avril ; le vent du sud est moins violent et peu pluvieux pendant le reste de l'année. La température est élevée et pénible aux Européens sur la lisière basse de la côte orientale ; à l'intérieur, sur les plateaux, élevés de 800 à 1,200 mètres, le climat est plus clément et sain.

Les *productions* de la grande île sont nombreuses. Le sol recèle la *houille*, le *fer* et le *cuivre*, peut-être l'or et l'argent, et déjà le gouvernement hova, comprenant enfin quel intérêt il avait à se rapprocher franchement de la puissance protectrice, a demandé à la France des ingénieurs pour l'exploitation des mines. Les premiers résultats ont été très satisfaisants : et les Malgaches semblent devoir renoncer à leur ancienne législation contre les « prospecteurs » de richesses minérales.

La végétation forestière y est puissante ; on y rencontre le *baobab*, des *bambous* gigantesques, de l'*acajou*, des bois

de construction de plusieurs espèces, par exemple le *bois rouge* ou indranéma dont les troncs droits et réguliers mesurent souvent plus de 20 mètres de hauteur. Qu'on se souvienne que Labourdonnais a pu réparer à Madagascar ses navires fatigués et dématés. Le *riz* pourrait y être beaucoup plus cultivé ; parmi les plantes industrielles de Madagascar citons l'*indigo* et l'*orseille.*

Les troupeaux de bœufs sont nombreux dans de riches prairies ; plusieurs centaines de ces animaux sont souvent sacrifiés aux fêtes malgaches. C'est Madagascar qui fournit de bétail la Réunion et Maurice, surpeuplées et qui ne peuvent suffire à leur alimentation.

Mais les épreuves de la dernière guerre pèsent encore sur le *commerce* de la grande île. En 1886 le mouvement des affaires n'a point dépassé 30 millions de francs dont plus des trois cinquièmes à l'importation. On a importé des étoffes, surtout des cotonnades anglaises, du rhum, de la quincaillerie ; l'exportation a consisté en bestiaux, cire, gomme, caoutchouc, orseille, café.

Sur 90 navires qui ont fréquenté en 1883 le port de Tamatave, 45 étaient français, 21 anglais, 9 allemands et 8 américains. Grâce à l'influence de notre résident général, Le Myre de Vilers, les relations se multiplient entre Français et Malgaches ; et peu à peu les indigènes comprennent l'avantage du nouvel état de choses.

La population de ce vaste pays est évaluée à 3 millions et demi d'habitants. Les *Hovas*, race de Malais, conquérants des plateaux de l'île, sont au nombre d'un million et demi à peu près. Les autres Malgaches sont des émigrants venus d'Afrique, des nègres; les *Sakalaves*, ennemis des Hovas, et nos protégés, habitent la plaine du nord-ouest.

La France a des droits historiques absolument précis sur Madagascar. Prises de possession, établissements

commerciaux sur la côte, rien n'a manqué à consacrer de fait ces droits vieux de plus de deux siècles. Sous Henri IV nos navigateurs trafiquent dans ces parages. La charte de 1642 est accordée par Richelieu à une compagnie. De nombreux actes officiels de nos rois mentionnent officiellement Madagascar parmi les colonies françaises.

C'est au commencement du dix-neuvième siècle que les princes hovas marchent à la conquête de l'île, c'est-à-dire d'une colonie française vieille de deux cents ans. Profitant de nos embarras européens, encouragés par les Anglais qui nous prenaient Maurice (1810), excités contre nous par des prédications religieuses de missionnaires protestants, sollicités par des aventuriers, ils lassent tellement notre constance, qu'un traité conclu en 1863 reconnaît les souverains hovas comme maîtres de toute l'île. Fort heureusement pour nous les Hovas n'exécutèrent pas les autres articles de cette déplorable convention, et nous dégagèrent par leur mauvaise foi. Après une guerre de trois ans (1882-1885) que la France eut la faiblesse ou la grandeur d'âme de ne pas pousser jusqu'au bout, on s'est arrêté à une convention qui vaudra beaucoup ou ne vaudra rien suivant notre conduite. Nous exerçons le protectorat sur l'île entière, dont la reine des Hovas est reconnue souveraine; la reine s'interdira toute relation diplomatique avec les puissances étrangères sans se conformer aux avis de la France. *Un résident général* dans la capitale, des *résidents* particuliers dans les principales régions, veilleront à ce que nulle supercherie ne tourne le traité, et protégeront nos anciens alliés les Sakalaves contre les abus de pouvoir des Hovas.

La ville principale de Madagascar est *Tananarivo* (70,000 hab.), résidence du représentant français et de la reine des Hovas ; *Tamatave*, que nous occupions jusqu'a-

près acquittement complet de la contribution de guerre stipulée par le traité, est le port de commerce le plus actif.

Au nord le *territoire de Diégo-Suarez*, cédé en toute propriété à la France, deviendra le premier centre de notre colonisation dans l'île. Déjà les travaux préparatoires d'aménagement de la rade et d'établissement d'un dépôt de charbon ont été achevés. De nouveaux crédits ont été votés par les Chambres pour améliorer le casernement de nos soldats.

La possession du groupe des **Comores**, placées sous notre protection, de *Mayotte* que nous gouvernons directement, de *Sainte-Marie* de Madagascar, terre également française, nous assure de bonnes sentinelles à portée de la grande île en cas de dissentiment.

Les quatre îles Comores, Mayotte, Grande-Comore, Anjouan et Mahili nourrissent une population d'environ 70,000 habitants.

Remarquons aussi que l'*Ile de France* ou *Maurice*, quoique devenue anglaise, est un précieux voisinage pour notre œuvre de colonisation à Madagascar. Ses habitants, français de langue, français de cœur, y émigreront de concert avec nos compatriotes de Bourbon. Il y a dans ces deux îles, qui ont gardé des liens étroits d'affection et d'intérêt, qui sont toutes deux surpeuplées, une pépinière de colons qui pourront civiliser Madagascar sous la protection de notre patrie. Ils mettront en valeur les ressources de cette île immense.

CHAPITRE II

LES COMPTOIRS DE L'INDE.

Aperçu général. — Depuis les traités de 1763 et de 1814 qui ont consacré notre déchéance coloniale aux Indes, nous ne possédons plus que quelques villes, et des comptoirs ou *loges* dont la condition mal définie amène des querelles diplomatiques avec l'Angleterre. En tout cas ce sont des colonies d'une importance purement commerciale puisque les traités nous interdisent d'y entretenir des garnisons; ou plutôt, par une ironie amère, nous conservons le droit de garder à Mahé un homme armé.

Pondichéry. —La capitale de nos établissements, *Pondichéry* (40,000 h.), commande à un territoire peuplé de 160,000 âmes.

Ce territoire comprend plusieurs enclaves plutôt qu'une surface homogène ; les quatre communes, Pondichéry, Bahour, Oulgaret et Villenour, subdivisées en aldées et en villages secondaires, couvrent une superficie d'environ 29,000 hectares. C'est une région basse, deltaïque, coupée de canaux et de conduits d'irrigation.

Karikal. — *Karikal*, aux bouches du Cavery, sur la côte de Coromandel, est le centre d'une agglomération de

90,000 habitants. Karikal est entourée d'un territoire encore plus restreint que celui de Pondichéry (13,500 hectares) ; ce territoire est divisé en trois communes, Karikal, la Grande-Aldée, Nédouncadou. Le sol y présente la même nature qu'à Pondichéry.

Yanaon. — *Yanaon*, sur la côte des Circars, est moins importante (6,000 h.) : ses dépendances n'ont que 1,430 hectares de superficie. A trente lieues de Yanaon la France possède une loge à Mazulipatam, et une aldée dite « village français ». Nous n'y avons guère d'autre profit que la satisfaction morale d'y pouvoir arborer notre drapeau.

Chandernagor. — *Chandernagor* (23,000h.) sur le Gange, cinq fois plus peuplée au temps de notre grandeur coloniale, ne sera arrachée à sa décadence que si les clauses du traité de 1814 défendant la navigation directe du fleuve, de la mer jusqu'à cette ville, peuvent être un jour modifiées. Aujourd'hui Chandernagor, jolie ville de plaisance au milieu d'un territoire de 950 hectares, n'a aucune importance économique. Il en est de même de 5 loges du Bengale, *Balassore* au sud de l'embouchure du Gange, *Patna* et *Cassimbazar* sur le fleuve même, *Dacca* et *Jougia* à l'embouchure du Brahmapoutre.

Mahé. — *Mahé* sur la côte de Malabar (8,000 h.) jouit d'un climat plus tempéré que nos autres villes de l'Inde, et possède, après Pondichéry et Karikal, le territoire le plus étendu (5,900 hectares). Le sol y est moins bas que dans la plupart de nos établissements de l'Inde. Le port de Mahé est assez sûr.

Citons enfin nos loges de *Calicut* et de *Surate*, le plus ancien souvenir de notre histoire dans l'Inde.

Géographie économique. — Les ressources de ces co-

lonies perdent beaucoup de leur valeur du fait de leur isolement, de leur faible étendue et des restrictions que les traités apportent à notre action.

L'agriculture est leur principale richesse; *Pondichéry*, *Karikal*, *Mahé*, *Chandernagor* cultivent dans leurs terres basses, sous un climat chaud et humide, le *riz*, les plantes oléagineuses comme les *arachides*, la *canne à sucre*, le *cotonnier*, l'*indigotier*, le *tabac*. Les arbres caractéristiques de ces régions sont les bananiers et les cocotiers. Encore ces cultures, entreprises sur de petits espaces, ne peuvent-elles lutter contre la production des vastes domaines de l'Inde Anglaise.

L'industrie est de caractère essentiellement agricole, sauf à Pondichéry où la découverte de riches mines de lignite pourra donner naissance à des établissements manufacturiers. Déjà, avant cette découverte, trois filatures de coton fabriquaient des guinées bleues à bon marché pour la vente dans les colonies africaines. Mais les industries les plus actives sont les huileries, les teintureries et les indigoteries.

Le commerce se concentre surtout à *Pondichéry*, le meilleur port des pays français de l'Inde. C'est du reste un port franc dont les transactions se font en grande partie par navires anglais. On y exporte des arachides, des graines de sésame.

En 1883, le mouvement maritime pour Pondichéry, Karikal et Mahé, était de 1,100 navires, entrées et sorties comprises, dont 195 navires français d'un tonnage de 130,000 tonnes. La valeur des chargements pris dans tous les ports de l'Inde française n'excède pas 27 millions et demi.

Résumé. — Nos possessions de l'océan Indien ont une grande valeur commerciale, quoique peu étendues. Deux

promesses de l'avenir leur donneront un développement digne des plus belles époques de notre histoire coloniale. Au sud-ouest Madagascar peut devenir une Nouvelle-France : nous y sommes désormais seuls, face à face avec les Hovas que nulle puissance n'aura le moyen d'exciter et de soutenir contre nous. Au nord-est de l'Océan Indien, sur la lisière du Pacifique, notre Indo-Chine donnera peut-être à notre commerce un aliment considérable, et indirectement mettra en valeur nos postes de l'Inde, intermédiaires naturels entre elle et la métropole.

Mais la condition politique de nos colonies de l'Inde isolées du reste de la péninsule est médiocre. Quel que soit l'attachement dû à ces glorieux débris d'un grand empire français, on ne saurait trop regretter que nos négociateurs aient refusé, dans une occasion qu'on ne retrouvera sans doute jamais, d'échanger ces épaves contre la riche et française Maurice.

QUATRIÈME SECTION

COLONIES DU GRAND OCÉAN.

Aperçu général. — La France possède sur le rebord occidental de l'Océan, dans la péninsule Indo-Chinoise, un empire continental très étendu. A l'est du continent australien la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances forment un archipel de grande valeur. Enfin, presque à égale distance de l'Australie, de l'Amérique du Sud et de l'Amérique centrale, un groupe d'îles plus petites est soumis à notre souveraineté ou à notre protection. Toutes nos acquisitions dans le Pacifique sont de date récente : c'est là que, malgré quelques fautes, notre conduite politique a révélé le plus d'habileté et de constance.

CHAPITRE PREMIER

L'INDO-CHINE FRANÇAISE.

I. **Résumé physique et politique.** — L'empire français d'Indo-Chine se compose des colonies proprement dites de la *Cochinchine* et du *Tonkin* que nous administrons en gardant la haute main sur les fonctionnaires indigènes, des royaumes de *Cambodge* et d'*Annam* placés sous notre protectorat.

La *superficie* totale de ces terres du versant Pacifique de l'Indo-Chine est approximativement évaluée à 580,000 kilomètres carrés. La population, dont on ne connaît pas encore le nombre exact, est d'environ 25 millions d'habitants.

Le *relief* est formé par une série de plateaux et d'ondulations qui se détachent des plateaux du Yunnan et déterminent la péninsule Indo-Chinoise. Le Tonkin est montagneux au nord et au nord-ouest; l'Annam, étroite lisière maritime, est sillonné du nord-ouest au sud-est par de larges plateaux coupés de chaînes; la Cochinchine et le Cambodge n'ont de surélévations montagneuses qu'au nord. Deux grandes plaines d'alluvions déposées par le fleuve Rouge et le Mékong, le Tonkin, et la Cochinchine, sont rejointes par la mince et basse plaine littorale de l'Annam, créée aussi par les apports de fleuves.

Le *climat* est déterminé par l'exposition et l'altitude : mais on ne doit pas négliger non plus les différences de

latitude qui sont notables entre Saïgon par exemple et le nord du Tonkin. L'année se partage en deux saisons : la saison de la mousson du sud-ouest, chaude et humide, malsaine pour l'Européen, et la saison sèche de la mousson du nord-est. Les contrées les plus chaudes sont les terres basses et marécageuses des deltas, le Bas-Tonkin et surtout la Basse-Cochinchine. Les pays de montagnes sont plus tempérés ; mais n'oublions pas que les plateaux peu articulés, au lieu d'adoucir les contrastes comme des montagnes à chaînes ou à massifs, les accentuent et les exagèrent. On s'expliquera ainsi les contradictions apparentes du climat indo-chinois. Enfin, pensons qu'entre le cap Cambodge, limite méridionale de notre colonie et la frontière septentrionale du Tonkin, il y a une distance d'environ 15 degrés de latitude, c'est-à-dire celle qui sépare Biskra d'Amiens, la France septentrionale du Sahara algérien.

Deux grands *fleuves*, le *Mekong* et le *Song-Koï* ou fleuve Rouge, arrosent notre Indo-Chine. Le Mékong, exploré par Doudart de Lagrée et Francis Garnier, touche au Cambodge après avoir traversé par des cataractes le plateau Siamois : il forme encore plusieurs rapides que la navigation à vapeur, après quelques travaux, pourra franchir. En Cochinchine c'est un vaste fleuve, circulant entre des berges basses, capable de porter de gros navires. Le fleuve Rouge du Tonkin descend aussi des plateaux du Yunnan par des rapides qu'il faudra tourner à l'aide de canaux ou aplanir à l'aide de dragages et de dérochements.

Le *littoral* du Tonkin est assez élevé et découpé au nord du Delta, où se trouve la rade d'*Along*, séjour de nos escadres. Au débouché du Delta il est naturellement plat : les ports, comme *Haïphong*, *Hanoï*, sont situés sur le cours inférieur du fleuve. La côte d'Annam offre des abris du même genre, aux bouches de rivières, *Hué* et

Tourane. En Cochinchine et au Cambodge le littoral est bas et plat : Saigon est sur une rivière navigable, unie par un canal ou plutôt une série de chenaux, avec le Mékong ou Cambodge.

La population des quatre États qui sont soumis à la France ou protégés par elle appartient à la race jaune, mais se distingue par des traits particuliers.

Cambodgiens (1 million), *Cochinchinois* (1,600,000), *Annamites* (6 millions) et *Tonkinois* (16 millions) ne sont pas de tous points semblables; et chaque peuple a pleine conscience de son originalité. Les Français commencent à émigrer en bon nombre au Tonkin pour y fonder des comptoirs et y organiser l'industrie.

Les principales villes sont : *Hanoï* (120,000 h.), capitale du Tonkin; *Hué* (50,000), capitale de l'Annam; *Saigon* (25,000), chef-lieu de la Cochinchine. Le roi de Cambodge réside à Pnom-penh.

La Cochinchine a été conquise en 1860, après une guerre contre l'empereur d'Annam. Le Cambodge s'est rangé sous notre protectorat en 1863. Le protectorat de l'Annam et la conquête du Tonkin ont été assurés par le traité de Tien-tsin, après une guerre qui fit renoncer la Chine à ses prétentions de suzeraineté, l'empereur d'Annam à ses droits sur le Tonkin et à ses relations avec Pékin.

Le gouvernement de l'Indo-Chine française a été récemment modifié. On a fort sagement observé qu'il était impossible de laisser plus longtemps chacune des colonies ou des régions protégées qui la composent isolée et indépendante. Un *gouverneur général* a été chargé tout à la fois de centraliser l'administration des pays dépendant directement de la France et d'entretenir les relations diplomatiques avec les souverains protégés. Au-dessous de lui sont placés des résidents généraux et des résidents supérieurs.

II. **Géographie économique;** *condition générale et situation.* — La région indo-chinoise que la France gouverne et protège ne fait double emploi avec aucune de nos autres colonies. Elle est située sans doute dans la zone tropicale, sous une latitude voisine de celles du Sénégal et de nos îles des Antilles. Mais le régime des moussons donne à l'Indo-Chine un régime particulier et lui assure une flore originale qui la distingue des pays placés astronomiquement dans la même zone. Terre mixte entre le monde indien et le monde chinois, comme son nom l'indique, cette récente conquête ajoutée au patrimoine national peut nous consoler de la perte de l'Inde, nous assurer une partie des produits de la Chine. C'est à la fois une contrée riche par elle-même et une étape entre la Chine et l'Inde qu'elle peut suppléer sur nos marchés dans une certaine mesure.

Qu'on observe aussi combien la Cochinchine est utile par sa situation intermédiaire entre nos possessions des Mascareignes, des Comores, nos comptoirs de l'Inde et le groupe de la Nouvelle-Calédonie, combien elle contribue à assurer la cohésion du domaine de la France.

Agriculture; *aptitude générale.* — L'Indo-Chine, comme la Chine, est un pays agricole par excellence. De même que les Chinois se sont groupés en agglomérations compactes dans les plaines basses des deltas de grands fleuves ou dans leurs vallées, de même les Annamites, les Cambodgiens et les Tonkinois se sont appliqués à mettre en valeur ces terroirs féconds dont la chaleur humide des tropiques et l'alternative harmonieuse des moussons ont fait une des zones agricoles les plus fortunées du monde.

En dehors des contrées deltaïques qui nourrissent le plus grand nombre d'habitants et portent les villes les

plus prospères, les forêts de l'intérieur offrent aussi des ressources à la culture. Mais les études et les explorations n'ont pas encore nettement indiqué la valeur des plateaux du centre de l'Indo-Chine.

Toutefois il serait faux d'assimiler absolument toutes les parties littorales de nos colonies indo-chinoises sans tenir compte des latitudes; c'est une grave erreur que l'on commet souvent. Sans doute la communauté du régime des moussons entraîne une certaine unité générale de flore et de faune. Mais entre l'extrême sud de la Cochinchine et le nord du Tonkin il y a la même distance qu'entre le Maroc et l'Irlande; Saigon n'a pour ainsi dire pas de saisons marquées en dehors de l'alternance des moussons, tandis qu'au Tonkin chacune des deux saisons, sèche et humide, se subdivise elle-même.

La *flore* originale est caractérisée dans l'Indo-Chine; elle se compose des arbres tropicaux, *bananier*, *manguier*, *bois de fer*, *arbres à gommes*, *bambous;* le *riz*, la *canne à sucre*, l'*igname*, le *cacaoyer*, prospèrent aussi sous ce climat chaud et humide.

La *faune* sauvage y est encore largement représentée par l'éléphant du Cambodge, le rhinocéros, l'ours des cocotiers, le tigre et la panthère, le sanglier, le renard musqué, le chat sauvage. Depuis l'arrivée des Français dans le pays les tigres et les panthères sont traqués avec activité; des primes sont données pour leur destruction. Les animaux domestiques, bœuf-zébu, chevaux de petite taille, porcs, volailles sont en nombre considérable; les volailles pullulent. Le mouton, la chèvre ont un domaine d'acclimatation beaucoup plus restreint. De nombreuses variétés d'oiseaux peuplent les forêts indo-chinoises, aigles, vautours, faucons, hibous, perroquets; cigognes et marabouts abondent jusque dans le voisinage des habitations et sont souvent domestiqués.

Exploitation des forêts. — L'*exploitation des forêts* commence à préoccuper les colons, surtout au Cambodge, où les arbres sont d'une beaucoup plus belle venue qu'au Tonkin et en Annam. Jusqu'ici l'industrie et le commerce ont surtout tiré parti du bambou, dont le travail est facile et rémunérateur.

Cultures alimentaires. — Parmi les *cultures alimentaires* on doit citer en première ligne celle du riz qui est récolté en si grande abondance dans les deltas du fleuve Rouge au Tonkin, des rivières des côtes d'Annam, enfin du Mékong, et sur les vastes terres alluviales du Cambodge. Non seulement il reste bien des hectares à consacrer à cette culture après travaux de drainage; mais il faut que les colons s'appliquent à rendre meilleures les méthodes des indigènes. Au reste, cette œuvre est en bonne voie depuis la création du *Jardin botanique* de Saigon. On ne saurait évaluer la quantité de riz produite dans l'ensemble de l'Indo-Chine française; mais, sauf quelques mauvaises années, la Cochinchine et le Cambodge en peuvent exporter un excédent considérable en Chine et en Europe. Le Tonkin et l'Annam se suffisent en général.

Avec le riz, l'*igname*, la *patate*, le *maïs* contribuent à l'alimentation. Les essais d'acclimatation de plantes européennes, orangers, pruniers, des haricots, des tomates ont réussi surtout au Tonkin dont les saisons tranchées se prêtent mieux à cette œuvre. La vigne même a fait son apparition dans notre colonie.

Cultures industrielles. — Les principales cultures industrielles sont celles de la *canne à sucre*, du *cotonnier*, du *mûrier*, du *chanvre*, de l'*indigo*, de l'*arachide*, de l'*arbre à gomme-laque*. En outre un grand nombre de plantes pharmaceutiques sont cultivées au Tonkin et en Cochinchine.

Productions animales; *l'élevage.* — Les races d'animaux domestiques, déjà nombreuses en Indo-Chine, sont l'objet de patientes tentatives d'amélioration de la part des colons européens.

Les *bœufs* du Cambodge sont estimés comme animaux de trait et de boucherie. Non seulement ils sont précieux pour le travail agricole si pénible dans les grasses terres d'alluvion; mais, attelés à des voitures légères, ils fournissent d'aussi belles courses que les chevaux et ont une force de résistance merveilleuse. Le Cambodge a ses courses de bœufs trotteurs comme nous avons nos courses de chevaux, et la Cochinchine encourage par des primes l'élevage de cette race.

Le *buffle* du Laos sert aussi de bête de somme pour les lourds charrois. Les petits *chevaux* de l'Annam et du Tonkin ne portent point de gros fardeaux, mais peuvent rendre des services comme animaux de selle et de petit trait. On a déjà tenté dans la région de Langson, qui semble favorable à l'élevage, quelques croisements avec des races européennes de plus haute taille.

L'élevage du *porc* est une des grandes industries agricoles du Cambodge et du Tonkin : Saigon, Kampot et Haïphong exportent un nombre considérable de ces animaux en Chine et en Malaisie.

Que dire de la richesse de ces pays en *volailles*, *oies* et *canards*, qui sont aussi de notables articles de l'exportation indo-chinoise.

Chasse et pêche. — Il suffit de rappeler la richesse de la faune sauvage de ces pays pour laisser deviner quelle est l'importance de la chasse dans toutes les régions de la colonie. Sangliers, oiseaux de passage, oies, canards, coqs sauvages sont chassés ar les indigènes et les colons qui se procurent ainsi un large supplément d'alimentation.

La *pêche* est chez les Annamites et les Cambodgiens une véritable industrie comme en Chine. Les pêcheurs des bords du Toulé-sap ou Grand-lac du Cambodge forment une corporation comprenant plus de 12,000 personnes. Sur toutes les côtes on prend et on conserve le poisson; les *requins* si nombreux en ces parages fournissent de la chair, de l'huile; on sait que leurs ailerons sont un mets recherché en Chine.

Industrie; *condition naturelle.* — L'Indo-Chine, si bien douée pour l'agriculture, deviendra pourtant, et sans doute à bref délai, un pays de grande industrie.

Deux causes contribueront à amener ce résultat. Tout d'abord les indigènes font preuve d'une habileté traditionnelle, d'une patience, et d'un goût que n'ont pu complètement oblitérer plusieurs siècles de troubles politiques et de guerres. Ensuite les aliments de l'industrie moderne, houille, métaux, plantes textiles, existent en abondance dans le pays et pourront s'y développer.

Exploitation minérale. — Les carrières commencent à être exploitées au nord de la Cochinchine et du Cambodge pour la construction de grandes maisons européennes et pour les travaux publics. La *pierre* ferrugineuse de *Bienhoa* est, depuis longtemps, l'objet d'une extraction active. A mesure que la vie urbaine se rapprochera en Indo-Chine de celle de l'Occident, on tirera parti des roches de grès, de schistes, de calcaires qu'offrent les montagnes de la bordure annamite. L'argile, le kaolin ont été signalés et exerceront de plus en plus l'industrie indigène si apte aux travaux de la céramique.

La *houille*, plus grand trésor que les métaux précieux, existe en gisements assez considérables au Tonkin et en Annam. Les mines du Tonkin couvrent une superficie de

plus de 1,000 kilomètres carrés, non loin de la côte: leurs produits, sous forme de roches ou de briquettes agglomérées avec des houilles australiennes, pourront alimenter l'industrie locale. On ne doit pas oublier, néanmoins, que les charbons découverts au Tonkin et en Annam ne pourront point soutenir la concurrence avec ceux de la Chine, le pays le plus riche du monde en combustible minéral, dès que les Chinois auront adopté des modes d'exploitation scientifique.

Le *fer* existe en puissants dépôts à Phnum-Déck dans le Cambodge; plusieurs gîtes de bonne qualité ont été également reconnus au Tonkin. Le *cuivre*, l'*étain*, le *plomb* et le *zinc* seront exploités au Tonkin dès que, outre la sécurité locale, la sécurité dans l'avenir politique de la colonie sera garantie en France par les inspirations du plus simple patriotisme. Alors les capitaux chercheront leur emploi dans les entreprises de ce genre.

Industrie proprement dite. — On a souvent remarqué avec justesse combien les traditions d'habileté industrielle s'étaient conservées au Tonkin et en Annam, oblitérées au contraire dans le Cambodge et la Cochinchine, où l'agriculture a absorbé toutes les préoccupations. Les industries annamites et tonkinoises sont : la fabrication d'objets de céramique, tuiles, briques, poteries, la construction de barques et de jonques, l'incrustation de meubles de luxe, le tissage des nattes, l'orfèvrerie. Ajoutons que dans toute l'Indo-Chine, la population montre une aptitude remarquable aux travaux d'extraction et de mise en œuvre des métaux : ainsi l'arsenal de Saigon a déjà apprécié l'habileté de certains artisans indigènes. Il est probable que la découverte de houilles et de bon minerai de fer va amener l'établissement à Saigon et dans les grands ports du Tonkin d'usines métallurgiques.

Commerce; *voies de communication.* — Il est nécessaire que l'unité administrative dont on a enfin doté l'Indo-Chine soit servie par un bon système de voies de communication. La construction des routes avait été un des soucis dominants de l'empereur Gia-Long; les Français, pressés par la nécessité d'une action militaire prompte et continue pendant les premières années de la conquête, ont veillé à l'entretien et l'extension du réseau de routes. L'ancienne route de Saigon en Chine par l'Annam et le Tonkin, dite *route royale*, a été améliorée : en outre, au Tonkin, les principales villes et la région du haut fleuve Rouge ont été mises en relations par des chemins.

En somme, jusqu'à l'arrivée des Français, en dehors de cette route postale qui avait été construite dans un intérêt purement politique et administratif, on ne comptait pas beaucoup de chemins accessibles au commerce. Au reste rien de plus naturel que cette négligence. La zone littorale étant de beaucoup la plus riche et la plus peuplée, la vraie voie de communication était la mer, ses artères de pénétration les fleuves, souvent navigables jusqu'à une grande distance de l'embouchure au moins pour des jonques. Avec la mer et deux grands fleuves comme le Mékong et le fleuve Rouge, le trafic, assez restreint depuis plus d'un siècle, était bien muni. Le long des fleuves, les digues étaient des routes tout indiquées.

Aujourd'hui encore c'est le cabotage et la navigation fluviale qui transportent le plus de marchandises et de passagers. En Cochinchine les *Messageries fluviales* étendent de plus en plus leurs services vers l'intérieur à mesure que le Mékong est mieux connu et amélioré : à l'aide de travaux d'art et au prix de quelques transbordements, ce fleuve sera une grande voie de commerce vers le royaume de Siam. Le fleuve Rouge et ses affluents ont été pour nos armées en campagne d'un puis-

sant secours ; en le dégageant de quelques roches, bref en le corrigeant, on pourra en faire un canal de valeur sérieuse pour le commerce du Yunnan.

Mais cela ne suffit pas. Il faut stimuler la production et favoriser les relations avec la Chine par la construction de voies ferrées : les études du chemin de fer de Hanoï à Lang-son sont terminées. Un jour viendra où les marchandises de la Chine centrale et méridionale seront dirigées sur Saigon par voie ferrée : ce sera le Brindisi de l'Asie orientale.

En Cochinchine Mytho et Cholon sont reliées à Saigon par un tramway à vapeur.

Commerce intérieur. — Le commerce intérieur est naturellement déterminé par les différences de productions de chacune des parties de l'Indo-Chine. Le Cambodge, pays de grand élevage, nourrit la Cochinchine de ses bestiaux ; le Tonkin, plus industrieux. envoie ses meubles et ses objets de luxe dans les pays du sud. L'Annam, moins fertile en riz, quoiqu'il faille renoncer à la comparaison qui le représentait comme un bâton entre deux sacs de riz, en emprunte au Tonkin et à la Cochinchine. Les peuplades de l'intérieur apportent aux habitants du littoral les bois et les produits de leurs chasses : ceux du littoral dirigent vers les marchés de l'intérieur le riz et les conserves de poissons. Entre Tonkin et Cochinchine la mer, bien entendu, est la route commerciale.

Commerce extérieur. — L'Indo-Chine est heureusement située sur une des grandes voies du commerce international. Saigon doit servir d'étape entre les ports de la Chine et le détroit de Malacca. Le nombre considérable des navires qui unissent l'Europe ou l'Inde à la Chine et au Japon est le gage de la prospérité de Saigon. Mais la position seule ne suffirait pas à assurer ces avantages à la

capitale de la Cochinchine ; résumant les richesses agricoles de toute la région inférieure du Mékong, elle peut offrir aux navires de grosses cargaisons de riz et autres denrées tropicales; ceux qui viennent d'Europe les portent en Chine et réciproquement. Toutefois les ports tonkinois auront une bien autre activité et fourniront des frets plus abondants le jour où les relations avec la Chine méridionale seront nouées définitivement : Haïphong prendra sa part des transactions qui enrichissent aujourd'hui Canton et Hong-Kong.

Sans insister davantage sur ces perspectives d'un avenir prochain, remarquons que l'Indo-Chine française offre déjà maintenant de bons éléments de trafic aux négociants européens. La Cochinchine apporte surtout du riz, puis les peaux du Cambodge; le Tonkin des métaux, des arachides, des bestiaux et volailles. L'Europe achète une partie du riz; le reste va en Chine, dans les colonies françaises de l'Afrique orientale, Comores, Mascareignes, et jusque dans l'Amérique du Sud, en concurrence avec les riz des États-Unis. Les importations comprennent l'opium de l'Inde, le thé de Chine, les étoffes de l'Europe, surtout les cotonnades d'Angleterre.

Le commerce est en progrès rapide depuis la pacification. La Cochinchine est au premier rang : elle a importé en 1885 une valeur de 108 millions et exporté 85 millions de francs de produits divers. Dans ces chiffres sont comprises les marchandises échangées avec le Cambodge (12 à 15 millions).

Le Tonkin n'avait en 1884 qu'un mouvement de 14 millions de francs (9 importation, 5 exportation); en 1885 on passe à 30 millions, à 40 environ en 1886.

Saigon voit entrer par an 550 navires environ; les sorties ont la même valeur. La jauge de tous les bâtiments entrés ou sortis est supérieure à un million de tonneaux.

Les ports du Tonkin et de l'Annam ont un mouvement inférieur à peu près de moitié. A Saigon le pavillon britannique a une part de trafic supérieure à la nôtre.

Ce grand port de Cochinchine est aujourd'hui un des mieux outillés de l'Orient : il a une belle étendue de quais, un bassin de radoub, un dock flottant et un arsenal.

Les services maritimes de paquebots entre l'Indo-Chine et l'Europe sont nombreux. Entre la France et sa colonie les communications sont assurées par les transports de l'État, par la « Compagnie nationale » et surtout par la « Compagnie postale des Messageries maritimes ». Les paquebots partis de Marseille touchent Saigon après un trajet de 28 jours, puis gagnent Hong-Kong, Shang-haï et Yokohama. Puis de Saigon un navire annexe visite les ports de l'Annam et du Tonkin, y porte les produits venus d'Europe et en ramène des marchandises à destination de l'Inde et de Marseille.

Résumé. — L'Indo-Chine dont la conquête nous a coûté, à coup sûr, de cruels sacrifices d'hommes et de lourdes dépenses, a cependant, somme toute, été acquise à meilleur compte que la plupart des colonies européennes, que l'Algérie en particulier. Déjà, grâce à d'énergiques et habiles mesures de pacification, la prospérité renaît dans le pays ; les dépenses de la métropole sont allégées, et l'on peut prévoir le jour où nous serons payés de nos sacrifices par des avantages commerciaux et même budgétaires. Le rapide developpement du trafic dans ce vaste empire en est le meilleur gage ; et si le Tonkin attire le transit des provinces méridionales de la Chine vers ses ports, on n'aura point, sauf la Tunisie, fait une conquête plus capable de nous consoler de la perte de l'Inde.

CHAPITRE II

COLONIES OCÉANIENNES.

Nouvelle-Calédonie et dépendances. — I. Résumé de géographie physique et politique. — La Nouvelle-Calédonie fut découverte en 1774 par le grand navigateur Cook; en 1853-54 la France prit possession de l'Archipel que l'on plaça d'abord sous la dépendance du gouverneur de Taïti.

Le groupe, qui se compose de la *Nouvelle-Calédonie* proprement dite, des îles *Loyalty*, de l'*île des Pins*, etc., couvre une superficie de 21,000 kilomètres carrés.

Le climat est tropical par la division de l'année en deux saisons, l'une chaude de novembre à mars, l'autre froide d'avril en octobre. Mais l'influence de la mer et du relief, la répartition des pluies sur toute l'année, font de la Nouvelle-Calédonie un pays salubre et tempéré malgré sa position en latitude. Les Européens y vivent et y travaillent aisément.

Le relief est formé par des hauteurs d'origine volcanique dont les points culminants s'élèvent de 1,500 à 1,600 mètres. Ce relief est très varié : entre les différents soulèvements, chaînes ou pitons, se développent et s'ouvrent de larges vallées.

Les rivières suffisent à l'irrigation du pays mais sont peu propres à la navigation. L'articulation du littoral est assez belle; mais une ceinture de récifs coralliféres, laissant libres peu de chenaux profonds, entoure l'île. C'est d'ailleurs une excellente condition pour la défense de la colonie dont les passes sont faciles à garder. *Nouméa*, abritée par l'*île Nou*, possède une belle rade.

II. **Géographie économique.** — La Nouvelle-Calédonie est riche en *minerais* de cuivre et de nickel. L'or s'y trouve également, d'ailleurs sous forme de minerai médiocre ; des gisements de houille ont été explorés et reconnus depuis peu. Malheureusement les capitaux font défaut pour mettre en valeur les mines nombreuses de la colonie ; et sur 1,100 concessionnaires il n'en est pas même un quart qui se livrent réellement à l'exploitation. Les précieuses mines de *cuivre* de la Balade, au Diahot, qui donnaient un produit contenant 35 p. 100 de métal pur, ne sont elles-mêmes exploitées que d'une manière intermittente. C'est l'extraction du nickel qui se produit avec la plus grande régularité et donne les meilleurs bénéfices ; les plus beaux gisements sont ceux de Canala et de This. Mais l'*antimoine*, le *chrome* et le *cobalt* existent aussi en dépôts importants.

En 1886 la Nouvelle-Calédonie a exporté 900 tonnes de fonte de nickel préparée dans les hauts fourneaux de Nouméa, 640 tonnes de cuivre, 50 de plomb argentifère, et une faible quantité de cobalt et de chrome. Mais l'agriculture et l'élevage du bétail sont les grandes ressources de cette colonie. Le *caféier*, la *canne à sucre*, l'*ananas*, le *tabac* sont cultivés avec succès. Les *essences forestières* utiles aux constructions navales sont nombreuses ; le *kaori* a souvent un tronc droit de plus de 30 mètres de hauteur ; l'*ébénier*, le *houp*, le *bambou* donnent des produits d'un excellent emploi en ébénisterie. Mais l'exploitation forestière commence à peine en Nouvelle-Calédonie. Puisse-t-elle ne pas devenir hâtive et désordonnée ! Le *caoutchouc*, à peine exploité, serait une précieuse ressource.

L'élevage des bœufs, des moutons, des chevaux est très rémunérateur dans un pays dont les prairies fournissent par an jusqu'à 6 et 8 coupes de plantes fourragères.

La colonie possédait, en 1886, 125,000 têtes de gros

bétail, 8,000 moutons, et plus de 2,000 chevaux.

Les cultures qui y tiennent la plus grande place sont celles du *maïs*, de la *canne à sucre* et du *café*. Il y avait, en 1886, 700 hectares consacrés au maïs et 400 au café. Les Européens y ont introduit la *pomme de terre*, le *haricot*, et plusieurs plantes légumineuses de leur pays qui semblent devoir y prospérer.

Le *commerce* de cette colonie toute récente est déjà de plus de 12 millions; avant la crise métallurgique les transactions ont souvent dépassé 16 millions. La Nouvelle-Calédonie apporte des minerais, des peaux, des laines, et importe de France des produits manufacturés, tissus, fers ouvrés, machines, puis des vins et des objets d'alimentation.

La *population* est d'environ 60,000 habitants dont 35,900 Canaques; le nombre des colons européens s'accroît rapidement, celui des indigènes diminue. Il y a aujourd'hui 20,000 Européens dont 10,000 condamnés (7,500 transportés et 3,800 libérés).

Nouméa, la capitale, est le centre du commerce et le siège du *gouvernement*. Les paquebots de la ligne d'Australie (Messageries maritimes) l'unissent à la métropole par un trajet de 55 jours, qui sera bientôt réduit à moins de 50 par l'adoption de l'escale des Seychelles.

La Nouvelle-Calédonie ne sera complètement assurée de son avenir que le jour où l'archipel voisin des *Nouvelles-Hébrides* lui sera adjoint. Déjà nos colons y ont acheté de grandes étendues de terres; mais une convention signée entre la France et l'Angleterre interdit aux deux nations de s'en emparer. De récents attentats dirigés par les indigènes contre nos nationaux avaient amené une occupation partielle de l'archipel par les troupes françaises. Elles se sont retirées récemment pour attester notre attachement à la parole donnée; en revanche la

Grande-Bretagne a cessé de faire obstacle à l'occupation des Iles sous le Vent.

On ne doit pas attribuer aux Nouvelles-Hébrides la même valeur qu'à la Nouvelle-Calédonie. Ces îles, où la végétation forestière des tropiques est dans toute son intensité, où le sol n'est pas encore aménagé et débarrassé de ses marécages, sont loin d'être salubres. En outre, n'étant pas, comme la Nouvelle-Calédonie, entourées d'une ceinture de récifs, elles seraient moins faciles à protéger en cas de guerre maritime. Telle est l'opinion des marins qui ont fréquenté ces parages.

III. **Taïti, Toubouaï, Marquises, Tuamotou, Gambier : domaine polynésien.** — Nous possédons dans la Polynésie 5 groupes d'îles peu étendues, mais très heureusement placées au centre du Pacifique. Ce sont, pour les escales commerciales de la paix comme pour les besoins du ravitaillement militaire, des postes précieux.

Taïti, protégée depuis 1842, annexée depuis 1880, comprend deux îles, Taïti et *Morea*, très salubres, montagneuses, avec des pics de plus de 2,000 mètres. La population est d'environ 12,000 habitants. Le port de *Papeete* est un des meilleurs de l'Océanie (3,500 h. dont 1,800 français).

De Taïti dépend le groupe des *Iles sous le Vent*, récemment annexées.

Les *Marquises* sont à nous depuis 1842. Le chef-lieu est *Nouka-Hiva*.

Les *Toubouaï* contiennent un port excellent à *Rapa*.

Les *Tuamotou* (700 h.) sont françaises depuis 1842. Les îles *Gambier* ont été placées sous notre administration directe en 1881, les indigènes ayant demandé que le protectorat du traité de 1884 fût changé en union plus intime.

A ces îles il convient d'ajouter le groupe des *Wallis*,

voisin de l'archipel des Samoa, qui sera bientôt adjoint officiellement à notre domaine océanien, aucune autre puissance n'élevant des prétentions en face des nôtres.

En somme, nos colonies de l'Ooéanie comprennent une centaine d'îles dont la superficie est d'environ 37,000 kilomètres carrés ; leur population ne dépasse guère 25,000 habitants, soit moins d'un par kilomètre carré. Et cependant plusieurs archipels comme ceux de Taïti et des Marquises pourraient nourrir des milliers de colons français. La culture du coton, de la canne à sucre, de la vanille, l'élevage y prospéreront sans doute lorsque le canal de Panama les mettra plus près de la France et sur le chemin d'un grand courant de trafic international.

Déjà le commerce de Taïti atteint une valeur d'environ 10 millions. Malheureusement nous laissons ce commerce lucratif entre les mains des étrangers.

Résumé. — Grâce à une chaîne ininterrompue de possessions nous sommes libres sur la longue route maritime du Pacifique. Quand le canal de Panama sera percé, nos petites colonies polynésiennes deviendront des stations de première importance, Taïti en particulier, grâce à ses excellents ports. De la France aux Antilles et à la Guyane, des Antilles à Taïti, de Taïti à la Nouvelle-Calédonie, de la Nouvelle-Calédonie à l'Indo-Chine, il y aura pour nos navires de guerre ou de commerce d'excellents refuges et centres de ravitaillement. Que le canal de Suez et l'Égypte soient un jour neutralisés ; que cette œuvre admirable d'un Français nous soit seulement aussi accessible qu'aux autres peuples dont le scepticisme a essayé de décourager un de Lesseps, dont l'habileté a su rendre précaire pour les Français le bénéfice d'une longue constance ; et nous aurons encore devant nous un bel avenir de puissance commerciale et maritime.

CONCLUSION

RAPPORTS ENTRE LA FRANCE ET SES COLONIES.

Cohésion de l'empire colonial français. — Tel est l'ensemble des colonies que la France possède sous toutes les latitudes. On ne peut manquer, en les étudiant, d'admirer avec quelle promptitude notre pays a su reconstituer sa puissance d'outre-mer si éprouvée, ruinée presque au début de ce siècle. Quand les haines de parti se seront calmées chez nous et ne s'assouviront plus sur cette seconde France qu'on appelle les colonies, quand les peuples étrangers recommenceront à parler de nous avec justice, c'est-à-dire recommenceront à croire à notre force, les historiens reconnaîtront, dans cette renaissance coloniale, un des grands traits du dix-neuvième siècle. Les Anglais nous accusent souvent d'avidité et de turbulence ; l'accusation est singulière de leur part, puisqu'ils n'ont jamais cessé d'acquérir de nouveaux territoires. Les Allemands et les Italiens nous imitent. On ne peut croire que tous les peuples de l'Europe aient perdu à la fois et au même instant le sens politique. Donc, la nécessité de posséder des colonies semble s'imposer à toute nation nombreuse, industrieuse et commerçante.

Ceci posé, quel est le degré de cohésion de notre empire colonial ? Ne parlons pas de l'Algérie-Tunisie, pays

qui font corps avec le nôtre. La Grande-Bretagne, si riche en colonies, n'en possède pas une seule qui offre de telles garanties de solidarité et puisse s'associer avec une telle intimité aux destinées de la mère patrie. Parmi les autres groupes de colonies, il n'en est pas un qui soit à plus de quinze jours de navigation du groupe voisin. Il y a bien entre les colonies des Antilles et les îles du Pacifique toute la largeur d'un continent; le percement du canal de Panama y aura bientôt remédié.

L'œuvre de protection et de mise en état de défense de toutes nos stations, par des dépôts de charbons et par la constitution d'escadres auxiliaires, n'est pas encore aussi avancée que chez nos voisins de la Grande-Bretagne; mais elle s'accomplit progressivement.

En somme, la cohésion de l'empire colonial, si l'on considère la répartition géographique de chacune de ses parties, est satisfaisante.

Population. — L'est-elle en vertu de la nature de ses populations? La question est plus difficile à résoudre, car la condition est fort différente, suivant que l'on considère l'une ou l'autre de nos colonies.

En Algérie, les indigènes se sont dépouillés, pour la plupart, du fanatisme belliqueux qui a rendu la conquête si difficile; on peut donc adoucir graduellement l'ancienne rigueur des lois, les ramener à nous par l'instruction. Mais ici se présente une grave difficulté. Si vous traitez favorablement les indigènes, vous vous aliénez une partie des Européens qui prospèrent sous le régime d'exception qui a été la conséquence d'une longue action militaire, et il importe d'agglomérer et de franciser les colons venus d'Europe, élément plus dangereux que les indigènes, dès qu'on le laisse se maintenir à part. Si vous favorisez les Européens, vous conservez chez les indigènes l'ar-

deur des vieilles rancunes. Mais, à tout bien considérer, les Européens doivent être le plus tôt possible attirés dans la nationalité française ; les dangers qui n'existent pas en Australie, en Nouvelle-Zélande, loin des métropoles, peuvent surgir plus aisément aux portes de l'Europe.

Dans les Antilles, à la Réunion, en Nouvelle-Calédonie, nous sommes en face de pays purement français et d'un attachement indiscutable à la patrie.

En Indo-Chine, la population viendra vite à nous si nous respectons ses coutumes et ses traditions ; elle nous a accueillis en libérateurs.

A Madagascar, la condition est moins stable, tant à cause des souvenirs d'une récente guerre que par suite des mauvaises inspirations que certains étrangers soufflent contre nous aux indigènes. Mais la diversité de races, le voisinage des Français de la Réunion assurent de bons points d'appui à notre politique.

Au Sénégal, l'œuvre est fort avancée ; après une série de guerres, nous entrons dans la période des négociations. Laissant aux peuples leurs chefs et leurs coutumes, la France les protège et leur fait comprendre l'intérêt qu'ils ont à se rapprocher de nous.

Au Congo, la méthode pacifique de M. de Brazza a déjà porté d'excellents fruits. Il est toujours dangereux de rechercher, dans le caractère d'un peuple, les raisons des sentiments qu'il inspire aux peuples de ses colonies ; l'intérêt, là comme dans toute politique, a plus de valeur que les bons procédés. Cependant, on peut, sans trop de fatuité nationale, observer que nous n'avons, à aucune époque, affiché de mépris pour les races différentes de la nôtre, que nous avons gagné, à tort ou à raison, une réputation de gens faciles et de mœurs conciliantes, pendant que d'autres ont rebuté par leur rudesse ou leur morgue les peuples qu'ils

associaient à leurs destinées. Au Canada, nos ancêtres avaient gagné l'affection enthousiaste des indigènes comme dans la Louisiane. Qu'on écoute dans le Levant le témoignage des hommes de nationalités diverses, Grecs, Turcs, Arméniens, sur le compte des Européens! Enfin, qu'on aille au centre de l'Afrique demander l'opinion des Nègres et des Bantous sur Brazza et sur Stanley. Ce sont de pauvres raisons pour les politiques qui disposent encore en Europe de l'influence et de la force. On en sentira mieux la valeur quand les peuples de races plus tard civilisées que la nôtre auront pris rang dans les grands États et seront en mesure de rendre l'attachement en souvenir des bons traitements, et les révoltes en souvenir des violences du passé. Le temps s'approche où il ne pourra plus subsister d'empire colonial au vieux sens du terme, mais seulement une association égale et intime d'hommes égaux, libres et jouissant fraternellement des mêmes avantages. Les considérations de races qui, déjà aujourd'hui, ne sont plus guère que des ruses diplomatiques mal déguisées et des formes perfectionnées de la convoitise territoriale, ne tromperont plus longtemps les historiens naïfs ni les négociateurs novices. Alors, la solidarité d'un groupe de peuples pour lesquels il n'y aura plus ni métropole ni colonies, mais seulement association, découlera de la communauté des sentiments et des intérêts.

Solidarité économique. — Il semble que la communauté de sentiments est plus près de s'établir dans le domaine colonial français que dans aucun autre. La solidarité économique est-elle probable et possible?

Nous n'insisterons point sur la valeur du commerce de la France avec ses colonies, ni sur les profits que retirent de ces échanges nos négociants, nos industriels, nos armateurs. Le sujet a été déjà traité de main de

maître (1), et d'ailleurs, nous avons essayé de montrer, dans l'étude de chaque colonie, quel genre de rapports devait s'établir avec la métropole, au plus grand bénéfice de l'une et de l'autre.

Mais ce qu'il importe de mettre en relief, c'est la solidarité économique de l'ensemble des colonies. En théorie, l'État le mieux armé du monde pour la lutte économique est celui qui dispose, soit sur le sol métropolitain, soit dans ses colonies, des ressources de toutes les zones de végétation et de toutes les couches géologiques, des richesses des faunes les plus diverses. Puisque la guerre industrielle et commerciale que se font les peuples civilisés a pour but avoué de mettre chacun en état de se suffire, l'isolement graduel, égoïste si l'on veut, mais profondément naturel, auquel on arrive ainsi, sera surtout funeste aux associations qui se limitent à des latitudes voisines. Or, avec l'Angleterre, c'est la France qui est le plus capable de supporter avec aisance cet isolement caractéristique de notre époque. Elle peut nourrir ses peuples en céréales, vins, sucres, bestiaux, autant et mieux que n'importe quel autre pays. La zone de productions méditerranéennes est restreinte, dira-t-on. Sans doute. Mais l'Algérie et la Tunisie sont là qui nous donneront en abondance tout ce qu'il plairait à l'Italie de nous refuser ou de nous faire payer trop cher. Les marchandises tropicales d'Afrique nous sont fournies par le Sénégal et le Soudan français, par la Guinée. Sous l'Équateur, le Gabon et la Guyane nous suffisent, et l'on serait même tenté de croire, à voir le peu de parti que nous en tirons, que nous n'en avons nul besoin. Les Antilles offrent encore une autre catégorie de produits de la zone tropicale de caractère maritime et insulaire. L'Indo-Chine nous vaudra les res-

(1) Cf. Alf. Rambaud, *La France coloniale*, conclusion, p. 685 à 700; chez A. Colin et Cie.

sources caractéristiques de la région des moussons. L'Inde est perdue; mais la mise en valeur de l'Indo-Chine d'une part, des Mascareignes et des Comores de l'autre, peut y suppléer dans une certaine mesure. La Nouvelle-Calédonie et les îles océaniennes offrent une région mixte où le climat maritime atténue la situation tropicale, où nos compatriotes pourront prospérer au milieu d'une végétation toute différente de celle du pays d'origine.

Ainsi, la gamme est complète. Les cas de double emploi sont infiniment rares; tout au plus pourrait-on observer que le Congo produit, à une distance plus considérable, c'est-à-dire dans de moins bonnes conditions, ce que le Sénégal et le Soudan fournissent déjà.

Émigration; Français établis à l'étranger. — Les Français émigrent peu; 5 ou 6,000 quittent chaque année la mère patrie et ne vont pas dans les colonies. Les États-Unis d'Amérique, la République Argentine, l'Uruguay en reçoivent la majeure partie. Mais toute cette force n'est pas perdue : nos nationaux, sans troubler jamais la quiétude des peuples qui leur donnent l'hospitalité, se souviennent de leur devoir et contribuent à propager notre influence et notre commerce. Des chambres de commerce se sont établies pour favoriser les échanges avec la France et ont réussi, en particulier au Brésil et dans la République Argentine. Enfin, si du sang français coule dans les veines de plus d'un étranger qui nous maudit, si tel État d'Europe que l'émigration française des siècles passés a doté d'industries auxquelles il doit sa richesse efface et renie ce service, sous prétexte d'originalité nationale, il est des descendants de Français, protégés aujourd'hui par un autre drapeau, qui ont gardé le pieux souvenir et le culte du pays de leurs pères. Tels les Canadiens et les Mauriciens, qui allient ce noble sentiment au respect de leurs

chefs actuels ; tels les Français de plus d'une île des Antilles. Voilà encore pour nous un élément de force et de bonne réputation dans le monde ; mais pour en avoir le bénéfice, il faut que les Français métropolitains respectent leur passé historique, sans se révolter inutilement contre les institutions de notre âge, et soient au moins aussi attachés à ces pieux souvenirs que leurs frères de race dont la politique a fait des Anglais ou des Américains. Tout mot de haine contre l'ancienne France est un encouragement à l'esprit de séparatisme sentimental ou politique au dehors ; mais la réciproque est vraie.

Résumé. — Ne jugeons pas notre domaine colonial par les sacrifices qu'il nous impose encore aujourd'hui. Jamais commerçant sage n'a espéré gagner beaucoup pendant les années où il agrandit ses magasins, et augmente le nombre des employés, ses frais de propagande, pour étendre ses affaires : il sait qu'un jour il sera payé au centuple et ne fait pas entendre de plaintes naïves sur l'obligation où il se trouve de débourser beaucoup d'argent en peu de temps. Les peuples ne peuvent-ils jamais avoir la patience et la raison des particuliers? L'histoire de la colonisation anglaise nous prouve le contraire. L'histoire coloniale de la France prouve tristement qu'il faut de la suite et de la constance dans les entreprises d'outre-mer, point de théories mais du sens pratique pour s'y engager avec succès. Après nos désastres du dix-huitième siècle et du premier empire, il a fallu reconstruire l'édifice : les fondements sont posés, l'architecture se devine déjà. Est-ce le moment de renoncer à l'avenir? Si nous sommes patients, et fermes surtout, si nous laissons bien entendre aux étrangers, gens civilisés ou sauvages, qu'on ne dérange pas impunément les plans que la France a résolu d'exécuter, si nous continuons à montrer aux sujets et protégés

de toutes races qu'ils deviendront un jour des Français, nos égaux, nos associés dans les œuvres pacifiques comme sur les champs de bataille, nous aurons avant vingt ans une patrie forte et riche de 70 millions d'hommes.

Qui sait si là n'est pas en grande partie le remède à nos crises industrielle, agricole, commerciale, qui ont pour conséquence une crise sociale, car souvent les peuples se divisent à l'intérieur faute de trouver au dehors un champ d'expansion. Nous protégeons notre agriculture, notre commerce, notre industrie; comme nos voisins nous fermons nos portes, nous repoussons de plus en plus de nos marchés les produits étrangers. Cela suffira-t-il? Les États-Unis d'Amérique peuvent vivre sous un régime protecteur, s'isoler, élever, par des moyens douaniers, une sorte de muraille de Chine entre eux et le reste du monde; car ils possèdent tous les climats, tous les sols, toutes les richesses minérales. Bien munis de tout par la nature, ils peuvent se cloîtrer et attendre à l'aise comme une place dont l'approvisionnement serait éternel. L'Angleterre ne se suffit pas à elle-même, mais peut subvenir à tous les besoins si elle établit une cohésion complète entre les immenses colonies qu'elle possède, si elle réalise ce beau projet de fédération qu'a fait naître justement dans l'esprit de ses hommes d'État la tendance actuelle des grands peuples du monde à se protéger, à s'isoler. Le problème est le même pour nous, la situation semblable. Le remède ne serait-il pas le même? Et n'avons-nous pas une facilité plus grande à nous guérir de nos maux si nous traitons nos nouveaux associés de toutes races avec la douceur que nos ennemis eux-mêmes ont souvent reconnue dans notre caractère, avec les ménagements que commande à la majorité d'entre nous la haute idée qu'ils disent avoir de l'égalité, de la fraternité, de la solidarité humaines? Si ces mots répondent dans la réalité, et surtout dans l'esprit

de ceux qui en font le plus grand usage, à des sentiments sincères, à une bonne volonté absolue, notre place sera grande encore dans le monde. Mais il faudrait qu'en ces matières la pratique fût compagne de la parole ; et nulle part il n'y a plus loin du mot à la chose que dans l'esprit outrancier des purs théoriciens. Puissions-nous, quelle que soit la maxime de notre société contemporaine, retrouver ce que nos ancêtres eurent au plus haut degré, l'esprit pratique, et le retremper dans la science.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE

Revision de la géographie physique et de la géographie politique.

PREMIÈRE SECTION

REVISION DE LA GÉOGRAPHIE PHYSIQUE.

DEUXIÈME SECTION

REVISION DE LA GÉOGRAPHIE HISTORIQUE, POLITIQUE ET STATISTIQUE.

DEUXIÈME PARTIE

Géographie économique.

PREMIÈRE SECTION

L'AGRICULTURE.

DEUXIÈME SECTION

L'INDUSTRIE.

TROISIÈME SECTION

LE COMMERCE.

QUATRIÈME SECTION

HISTOIRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE.

TROISIÈME PARTIE

Introduction. — Histoire de la colonisation française.

PREMIÈRE SECTION

COLONIES MÉDITERRANÉENNES.

DEUXIÈME SECTION

COLONIES DE L'ATLANTIQUE.

TROISIÈME SECTION

COLONIES DE L'OCÉAN INDIEN.

QUATRIÈME SECTION

COLONIES DU GRAND OCÉAN.

1280-88. — Corbeil. Imp. Crété.

TEXTE-ATLAS

PAR

M. DUBAIL

PROFESSEUR DE GÉOGRAPHIE, OFFICIER D'ACADÉMIE

COURS SUPÉRIEUR

A L'USAGE DES ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE
DE L'ENSEIGNEMENT PRIMAIRE SUPÉRIEUR
DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE ET DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE SPÉCIAL

LES CINQ PARTIES DU MONDE

PRÉCÉDÉES DE NOTIONS DE GÉOLOGIE

ET DE LA GÉOGRAPHIE DE LA FRANCE

---

1 volume in-4° avec 55 cartes en couleur et 32 croquis
en noir et en couleur...... 4 fr. 50

AVIS DE L'ÉDITEUR

Le Cours *supérieur* forme un tout complet où les différentes parties de l'enseignement géographique ont reçu leur entier développement.

Dans ce Texte-Atlas, nous avons accordé une large part à la *géographie physique* et fait de la méthode de « *par régions* » la base de notre étude, estimant que la division « *par bassins* » très logique lorsqu'il s'agit d'étudier le cours d'eau lui-même et son régime, est tout à fait arbitraire et fausse pour la description d'un pays. Ce sont, en effet, les couches géologiques qui donnent au terrain et même à l'habitant son caractère, ses qualités et ses défauts ; c'est par elles seules que tel pays ne ressemble pas au pays voisin ; ce sont elles et les conditions climatériques qui font les régions.

Le Cours supérieur comprend trois éléments distincts : les *leçons*, les *résumés*, les *questionnaires*.

La *leçon* est l'essence même du cours fait par le professeur ; c'est la partie attrayante de la géographie, parce qu'elle est dégagée de ce bagage de noms indispensables à la vérité, mais le plus souvent laborieuse. La leçon comprend des vues d'ensemble faisant ressortir immédiatement le caractère distinctif du pays et de ses habitants ; elle emprunte, à l'occasion, des détails à la géologie, à l'histoire, à l'ethnographie, etc., pour mieux peindre l'originalité d'une région ou d'un peuple. Elle établit enfin, à grands traits, la situation économique du pays.

En un mot la leçon laisse de côté ce qui est sec et aride, parce qu'elle doit faire aimer la géographie.

Le *résumé* rappelle en quelques lignes la leçon elle-même ; mais il donne, en outre, cette nomenclature de noms géographiques qu'il est indispensable de connaître (mers, golfes, caps, îles, montagnes, fleuves, etc.). Pour ceci, point n'est besoin du professeur ; il faut de la volonté et du travail. L'élève est seul, tout à lui-même ; ses yeux vont du résumé à la carte, et, quand il croit tous ces noms bien gravés dans sa mémoire, il fait de nombreux croquis sur une feuille volante, en essayant de noter les accidents du sol sans le secours du texte.

Enfin le *questionnaire* est encore destiné à faciliter la tâche de l'élève, il lui permet de repasser les matières de la leçon, en répondant mentalement aux questions qu'il a sous les yeux. Si la mémoire lui fait défaut, le numéro du paragraphe correspondant à la carte reporte immédiatement à la page qu'il faut consulter.

Il n'a pas été fait bien entendu, de questionnaire pour les résumés, dont les titres nombreux forment eux-mêmes un questionnaire très varié.

La partie cartographique a été l'objet de soins tout particuliers; à moins d'impossibilité absolue, les divers pays d'une même partie du monde ont été représentés à la même échelle, afin qu'on puisse les comparer entre eux. Nous avons augmenté la clarté de nos cartes en faisant largement usage de liserés de couleur, et en supprimant, partout où cela a été possible, les teintes plates, véritables voiles jetés sur le dessin, cela nous a permis d'accentuer la représentation orographique. Enfin, nos lecteurs nous sauront gré d'avoir fait ressortir les principaux cours d'eau, par un liseré bleu. Cette distinction s'imposait sur les cartes chargées de voies ferrées.

Nous espérons que, grâce aux qualités de clarté qui font son originalité, ce Cours supérieur rendra quelques services à l'enseignement.

DU MÊME AUTEUR

COURS ÉLÉMENTAIRE

PRÉPARATION A L'ÉTUDE DE LA GÉOGRAPHIE.
REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE. — GÉOGRAPHIE LOCALE. — GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE. — ABRÉGÉ DE LA GÉOGRAPHIE DE LA FRANCE ET DE SES COLONIES

1 vol. oblong avec 59 cartes et fig. en noir et en couleur.

Livre de l'élève, cartonné............... » fr. 60
Livre du maître, cartonné.............. » fr. 20

Le Cours élémentaire est conçu sur le plan des cours dits concentriques. Ce plan qui emprunte de son auteur, M. Gréard, une valeur pédagogique incontestable présente à un haut degré le caractère d'enseignement par l'aspect : aussi chaque définition est-elle suivie d'un dessin expressif qui représente exactement aux yeux l'image de la chose définie.

Partout la carte plane a été remplacée par le dessin en perspective de la sphère. Chaque pays à étudier est ainsi représenté dans sa situation et avec sa grandeur relative sur une sphère spéciale mais à la même échelle.

COURS MOYEN

La France

PRÉCÉDÉE DE LA REVISION DU COURS ÉLÉMENTAIRE ET CONTENANT, OUTRE LA GÉOGRAPHIE DÉTAILLÉE DE LA FRANCE

CELLE DES CINQ PARTIES DU MONDE

1 vol. in-4 sur 3 col., avec 80 cartes et 25 fig. en noir et en couleur.

Livre de l'élève, cartonné............... 2 fr. 25
Livre du maître, broché .... 1 fr. »

Le Cours moyen est la suite normale du Cours élémentaire dont il donne d'abord un résumé. Dans ce livre l'auteur a inauguré la méthode par régions, tout en conservant ce que la méthode par bassins peut avoir de bon, principalement pour l'étude des cours d'eau. De cette façon on a complété un système par l'autre en mettant toujours en regard de la carte de la région la carte du bassin.

Le livre est suivi d'un supplément sur les cinq parties du monde : il est accompagné de questionnaires, de devoirs et d'exercices écrits et oraux qui peuvent être utilisés en classe.

NOUVEL ATLAS CLASSIQUE

DRESSÉ CONFORMÉMENT AUX NOUVEAUX PROGRAMMES

Par M. G. QUESNEL

Professeur de géographie.

DÉTAIL DES CARTES

France hypsométrique. — France physique. — Bassin de la Gironde. — Bassin de la Loire. — Bassin de la Seine. — Bassin du Rhin français. — Bassin du Rhône. — France historique. — France administrative. — Voies de communication. — Algérie. — Colonies. — Europe physique. — Europe politique. — Europe hypsométrique. — Bassin du Rhin. — Bassin de l'Elbe et de l'Oder. — Bassin de la Baltique. — Bassin du Danube. — Bassin du Pô. — Suisse. — Belgique et Pays-Bas. — Allemagne. — Autriche et Hongrie — Péninsule hellénique. — Italie. — Espagne et Portugal. — Iles Britanniques. — États scandinaves. — Russie d'Europe. — Planisphère. — Afrique. — Algérie, Maroc, Tunisie. — Afrique australe. — Vallée du Nil. — Asie. — Turquie d'Asie et Arabie. — Perse, Afgahnistan, Turkestan. — Hindoustan. — Cochinchine. — Chine et Japon. — Sibérie. — Océanie. — Malaisie et Australie. — Amérique du Nord. — Terres arctiques et Nouvelle-Bretagne. — États-Unis. — États-Unis et Antilles. — Amérique centrale. — Amérique du Sud.

53 cartes (en 51 feuilles) tirées en couleur, mesurant 47 sur 58 centimètres. 1 volume in-folio, relié... **32 fr.**

ON VEND SÉPARÉMENT :

La **France et ses colonies** (12 cartes). 1 vol. in-folio, Cartonné toile.. 10 fr.

L'**Europe** moins la France (18 cartes). 1 vol. in-folio. Cartonné toile.. 12 fr.

L'**Afrique** l'**Asie** l'**Amérique** l'**Océanie** (23 cartes). 1 vol. in-folio. Cartonné toile.. 15 fr.

On vend en outre séparément chaque carte 80 c.

HISTOIRE
DE
LA CIVILISATION

PAR

CH. SEIGNOBOS
Docteur ès lettres

(*Cartonnage toile verte*).

I. **Histoire de la Civilisation dans l'antiquité jusqu'au temps de Charlemagne** (Histoire ancienne de l'Orient. — Histoire des Grecs. — Histoire des Romains. — Le Moyen âge jusqu'à Charlemagne). 1 vol. in-18, avec 105 grav. dans le texte. Cart. 3 fr. 50

II. **Histoire de la Civilisation au Moyen âge et dans les temps modernes** (Moyen âge depuis Charlemagne. — Renaissance et temps modernes. — Période contemporaine). 1 vol. Cart. 5 fr. »

OUVRAGE RÉDIGÉ CONFORMÉMENT AUX PROGRAMMES DU 28 JUILLET 1882 DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE DES JEUNES FILLES

Dans son *Histoire de la Civilisation*, M. Seignobos s'est efforcé de faire comprendre sous une forme intelligible à des élèves, comment la civilisation est née, comment elle s'est développée, de l'homme jusqu'à nos jours. Pour arriver à ce résultat, il a choisi les événements les plus considérables, ceux qui ont agi sur les mœurs, la religion, l'art, et dont nous subissons encore les effets. Il a mis en relief par des anecdotes très heureusement choisies les habitudes de chaque société et amené par des transitions habiles les explications destinées à faire comprendre comment ces habitudes ont pris naissance, comment elles se sont modifiées à travers les âges et répandues à travers les pays.

COURS DE GÉOGRAPHIE

PAR

MARCEL DUBOIS

Maître de conférences à la Faculté des lettres de Paris.

(*Cartonnage toile verte*)

I. **Notions élémentaires de géographie générale.** 1 vol. in-18. Cartonné, toile anglaise. . . . . 1 fr. 50

II. **Géographie de l'Europe.** 1 vol. in-18. Cartonné. . . . 2 fr. »

III. **Géographie de la France** (Géographie physique, géographie historique, politique et économique. Éléments de géographie coloniale). 1 vol. in-18. Cartonné. . . . . 2 fr. »

IV. **Géographie économique** (En préparation).

OUVRAGE RÉDIGÉ CONFORMÉMENT AUX PROGRAMMES DU 28 JUILLET 1882 DE L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE DES JEUNES FILLES

Une géographie élémentaire doit être le résumé des grands ouvrages scientifiques publiés en France et à l'étranger; son seul mérite consiste en la manière de présenter ce résumé. La règle essentielle qu'il convient d'y suivre est d'éviter les longues nomenclatures dépourvues d'explications, et d'habituer les élèves à bien comprendre et à comparer les divers phénomènes qu'étudie la géographie. Cette méthode rationnelle, déjà inaugurée avec succès par quelques-uns de nos maîtres, sera bientôt partout adoptée.

Le cours de géographie ne renferme ni cartes ni gravures : quelques croquis sommaires ne tiendraient pas lieu d'atlas, et le meilleur atlas serait insuffisant, sans l'intervention perpétuelle du professeur. Nous n'avons pas eu la prétention de nous substituer au maître : il saura bien dire qu'il ne peut y avoir d'étude profitable de la géographie sans le secours des cartes, et qu'on ne doit rien apprendre en géographie avant d'avoir regardé, vu et compris.

COURS D'HISTOIRE
POUR
L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE SPÉCIAL
PAR MM. CORRÉARD ET SEIGNOBOS

---

6 volumes in-18 cartonnés toile anglaise
(Toile marron)

PREMIÈRE ANNÉE

* **Histoire de France et notions sommaires d'histoire générale.** Moyen âge. Depuis l'époque gauloise jusqu'au milieu du xve siècle, par M. F. Corréard, professeur au lycée Janson de Sailly, ancien élève de l'École normale supérieure. 2 fr. 50

DEUXIÈME ANNÉE

* **Histoire de France et notions sommaires d'histoire générale.** Temps modernes. Depuis Louis XI jusqu'à 1789, par M. F. Corréard. 3 fr. »

TROISIÈME ANNÉE

Histoire de France et notions sommaires d'histoire générale. Époque contemporaine. Depuis 1789, jusqu'à nos jours, par M. F. Corréard. . . . . 3 fr. »

QUATRIÈME ANNÉE

Histoire de la Civilisation ancienne : Orient, Grèce, Rome, par M. Ch. Seignobos, docteur ès lettres. . . . . 3 fr. »

CINQUIÈME ANNÉE

Histoire de la Civilisation au moyen âge et dans les temps modernes, par M. Ch. Seignobos. . . . . 3 fr. »

SIXIÈME ANNÉE

Histoire de la Civilisation contemporaine, par M. Ch. Seignobos (*en préparation*). . . . . » »

COURS DE GÉOGRAPHIE

POUR

L'ENSEIGNEMENT SECONDAIRE SPÉCIAL

PAR

M. Marcel DUBOIS

Maître de conférences à la Faculté des lettres de Paris.

---

6 volumes in-18 cartonnés toile anglaise

(Toile marron)

PREMIÈRE ANNÉE

Géographie générale de l'Afrique, de l'Asie, de l'Océanie et de l'Amérique, précédée d'une étude sommaire de la géographie générale. . . . . 2 fr.

DEUXIÈME ANNÉE

Géographie économique de l'Europe. . . . . 2 fr.

TROISIÈME ANNÉE

Géographie générale de la France. . . . . 2 fr.

QUATRIÈME ANNÉE

Géographie économique de la France. . . . . 3 fr.

CINQUIÈME ANNÉE

Géographie économique des États de l'Europe, moins la France . . . . (*en préparation*).

SIXIÈME ANNÉE

Géographie économique de l'Afrique, de l'Asie, de l'Océanie et de l'Amérique. . . . . (*en préparation*).

CORBEIL. Typ. et Stér. CRÉTÉ.





